



## RÉSOLUTION SUR LA NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE DE BASE TURIN-LYON POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE

*La mobilisation du Val de Suse contre la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Turin et Lyon a pris une ampleur extraordinaire. Les critiques exposées par le mouvement du Val de Suse à l'égard du projet exigent des réponses politiques et des approfondissements techniques et économiques sur le projet des 2 côtés de la frontière.*

*En particulier, au vu des sentiments exprimés dans la protestation, il est apparu clairement que le processus décisionnel a éludé les phases indispensables qui prévoient la participation des populations et des collectivités locales intéressées par les travaux.*

### CIPRA-International

1. exprime sa solidarité aux populations du Val de Suse, et demande que les autorités italiennes et françaises mettent en place des mesures adéquates de transparence et d'implication des communautés locales relativement au projet de nouvelle ligne ferroviaire Turin-Lyon ;
2. dans l'esprit de la Convention alpine, considère prioritaire le transfert du trafic de marchandises de la route au rail et, pour cette raison, n'est pas contraire *a priori* à une nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, mais subordonne toute évaluation à la définition d'objectifs clairs, crédibles et contraignants de transfert du transport de fret routier au fret ferroviaire, à poursuivre au travers de mesures fiscales, d'incitations économiques et de régulation du trafic ;
3. au même titre, demande aux autorités françaises et italiennes de renoncer définitivement à toute hypothèse de réalisation d'une nouvelle infrastructure routière transalpine, y compris le doublement des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc, et demande en outre un engagement à investir sur des services de mobilité ferroviaire cohérents en vue de l'abandon effectif du transport routier dans l'objectif général de réduire la part de la route dans les trafics sur longues distances ;
4. exprime des doutes sur le fait que les prévisions de trafic justifient la mobilisation de ressources considérables pour un investissement qui de toute façon ne sera pas opérationnel, dans la meilleure des hypothèses, avant 2025, alors que des situations fortement critiques requièrent des garanties d'investissements qui ne peuvent plus être prorogés sur les nœuds et sur les sections les plus congestionnées des réseaux de chemins de fer, ainsi que sur les services nécessaires pour rendre compétitif et fiable le transport de voyageurs et de marchandises ;
5. estime que la mise en chantier d'un projet si complexe doit être subordonnée à une vérification plus approfondie et actualisée des aspects technique, environnemental et économique, vérification qui devrait être confiée de manière transparente et publique à des experts internationaux.

Approuvé par le Comité directeur de la Commission Internationale pour la protection des Alpes  
à Schaan/FL le 21 janvier 2006

Dominik Siegrist, Président

Stefan Köhler  
Président de CIPRA-  
Allemagne

Patrick Le Vaguerèse  
Président de CIPRA-France

Damiano Di Simone  
Président de CIPRA-Italie

Wolfgang Nutt  
Président de CIPRA-Liechtenstein

Norbert Weixlbaumer  
Président de CIPRA-Autriche

Monika Suter, Christine Neff,  
Co-présidentes de CIPRA-Suisse

Jernej Stritih  
Président de CIPRA-Slovénie

Roman Zanon  
Président de CIPRA-Tyrol du Sud