

Nouvelle Ligne LYON – TURIN

L'inutilité Publique

Preuves en main

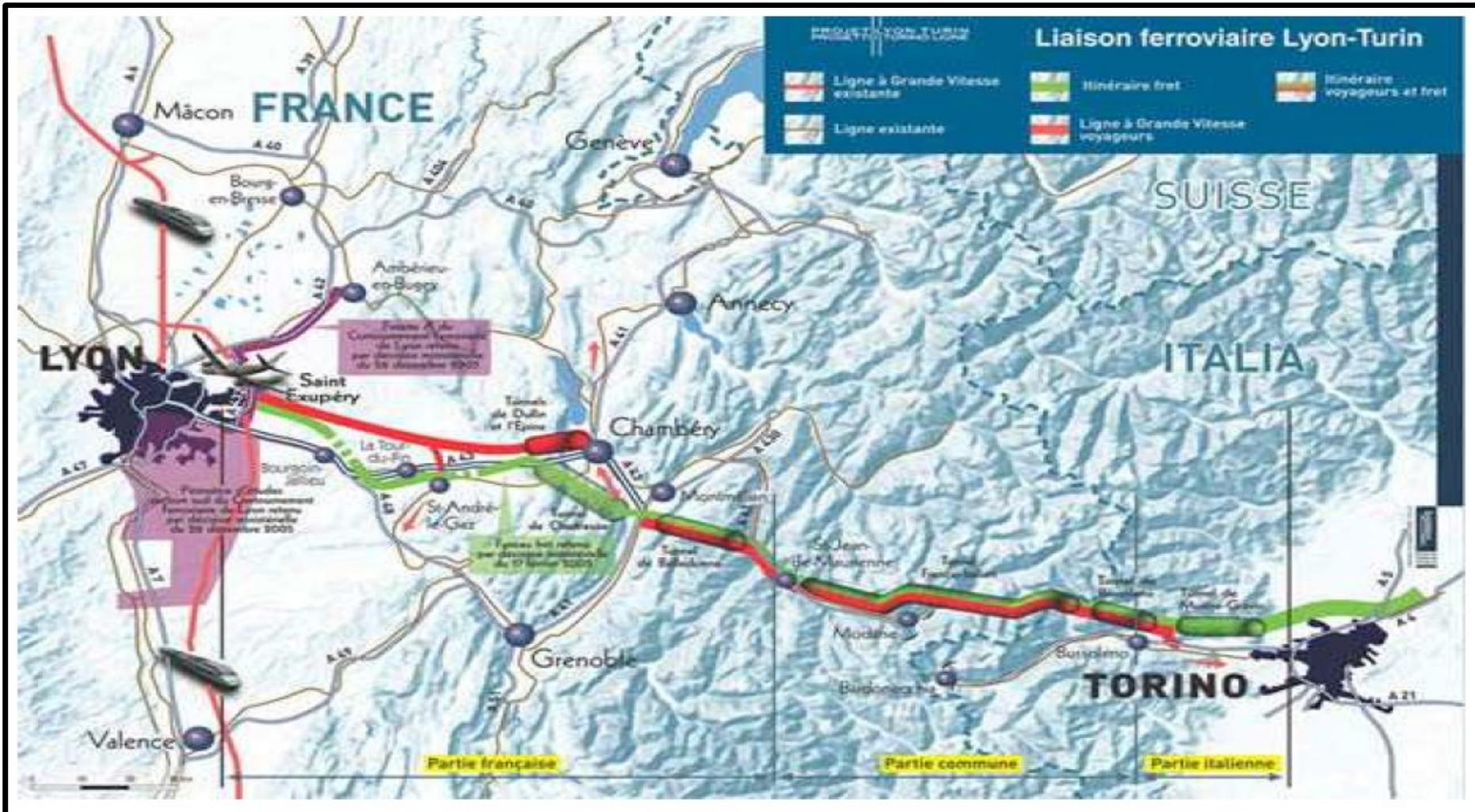
Politique du fait accompli

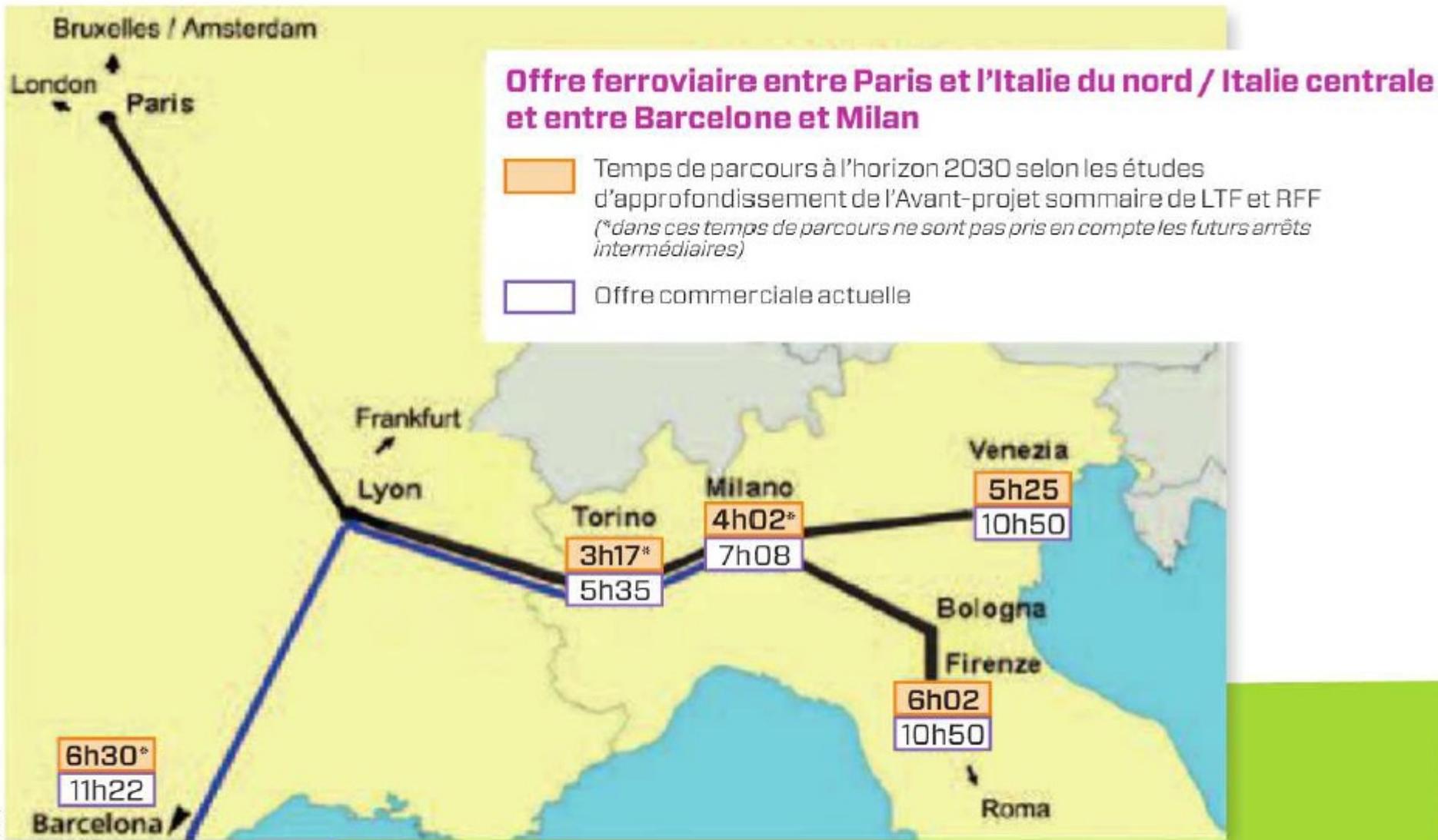
ou

Analyse des faits constatés

LYON – TURIN

Le projet présenté





Une capacité de report modal de 40 millions de tonnes/an ce qui correspond à 80% de toutes les marchandises franchissant les Alpes franco-italiennes entre le lac Léman et la Méditerranée.

Un considérable gain de temps pour les voyageurs qui permettra d'en doubler le nombre au détriment de l'avion et de la route (grâce au gain de temps, voir encadré).

LYON – TURIN

Les à priori

- Camions = 1^{ère} source de pollution,
- Camions = accidents de la route,
- Le trafic des camions dans les Alpes augmente tous les ans,
- La croissance du trafic des marchandises est inéluctable,
- La part du rail diminue à cause de la concurrence des camions,
- Sans une nouvelle ligne, on ne peut pas faire de ferroutage, l'infrastructure créera le besoin,
- Une ligne du 19^{ème} siècle ne peut pas répondre aux besoins d'aujourd'hui...
- La construction de la ligne va créer des emplois.
- La voie existante présente des risques pour la pollution des lacs.

1999 : Relance du projet

Le projet est relancé lors de l'accident du Mont-Blanc avec une dimension Fret et recueille un soutien général consécutif :

- à l'émotion suscitée par l'accident,
- aux nuisances du trafic PL en Maurienne.

Les arguments repris pour la relance de ce projet sont:

Sécurité routière, Pollution des vallées, Engorgement routier.

Les études concluent toutes à une explosion du trafic PL

Toutes se révéleront sur-évaluées et fausses

L'accord ratifié du 29 janvier 2001

Article 1er

TITRE I

Dispositions générales

Article 1er.

Objet

Les Gouvernements français et italien s'engagent par le présent accord à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin et dont la mise en service devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants.

Les ouvrages existants ne sont pas saturés ni en passe de l'être, comme le montrent les documents suivants.

Lyon-Turin

et le Grenelle de l'environnement



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Objectif Grenelle affiché dans la loi du 3 août 2009

Dans le domaine des transports, l'objectif est de réduire les émissions du secteur de 20 % d'ici 2020, c'est-à-dire de revenir au niveau de 1990.

Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. L'objectif est de faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, un programme d'action doit permettre d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012, calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006.

Pour les transports de voyageurs, la priorité est le développement de l'usage des transports collectifs de personnes.

- Pour les déplacements interurbains et périurbains, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.

Le Grenelle de l'Environnement vise bien l'ensemble des transports routiers : **Marchandises et Personnes**

Lyon – Turin

Le niveau de priorité ?

La priorité doit s'apprécier en fonction du besoin objectif, notamment en terme d'émission de pollution.

- Pour le ¼ Sud-Est les trafics PL les plus forts se situent (2006):

A6 – Villefranche sur Saône : 12 683 Camions

A7 – Montélimar : 12 024 Camions

Vintimille : 5 117 Camions – (2010 : 3 666 camions)*

Fréjus : 2 412 Camions – (2010 : 2 005)*

Mont-Blanc : 1 683 – (2010 : 1 564)*

Fréjus + Mont-Blanc : 4 095 camions – (2010 : 3 569)*

Deux priorités : l'axe Nord Sud, A7/A6 ,l'axe Espagne/Italie en région PACA

* Source :

Service de l'observation et des statistiques
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

30 ans d'historique.

1965 ouverture du tunnel routier du Mont-Blanc

1980 ouverture du tunnel routier du Fréjus

A Priori N° 1

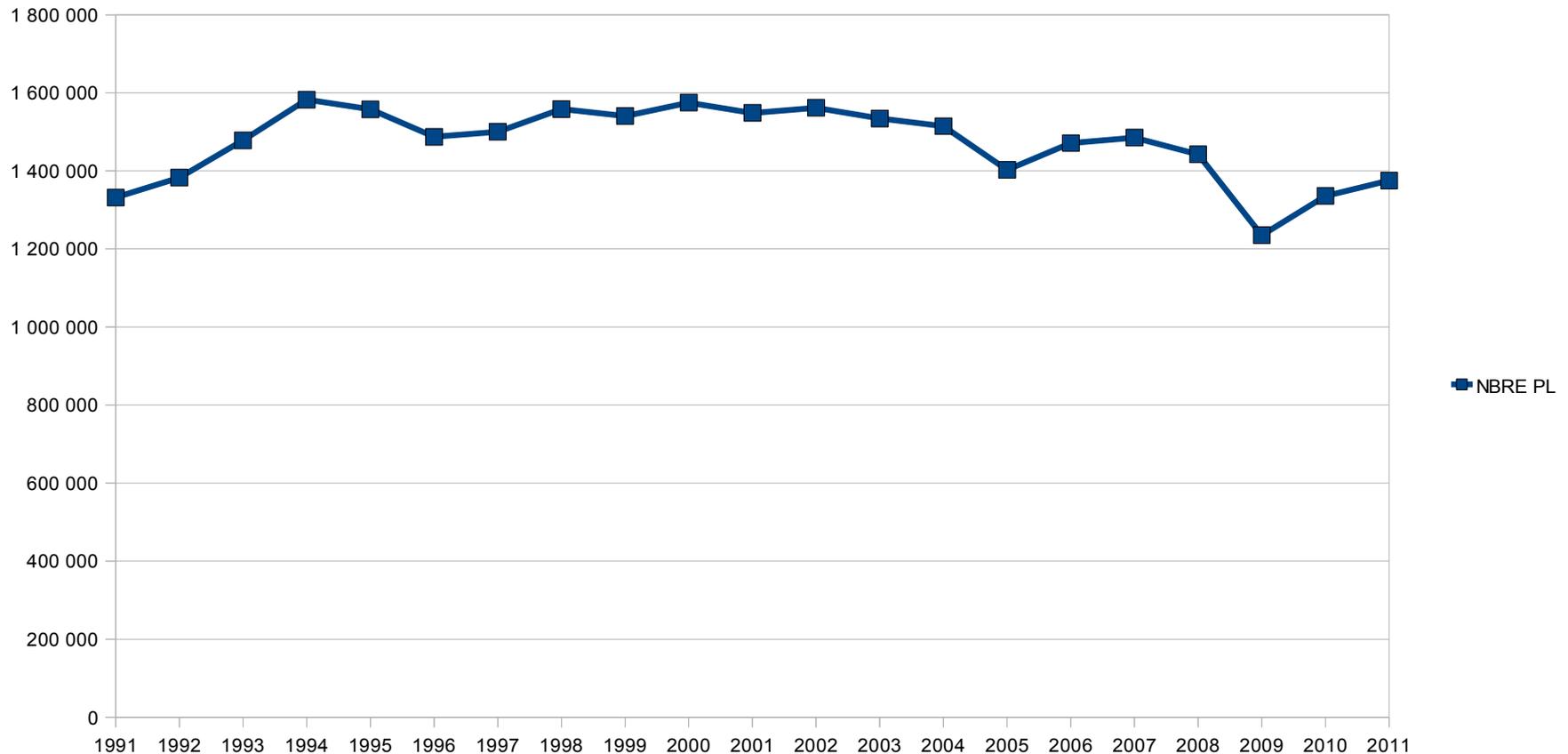
Le trafic des camions dans les Alpes augmente tous les ans.

A Priori N° 2

La part du rail diminue à cause de la concurrence des camions,

Évolution des trafics nombre de P.L. / An Fréjus + Mont-Blanc (source RFF)

Comme le montre ce graphique, le trafic des Poids Lourds a diminué, en nombre il est aujourd'hui égal à celui de 1992.

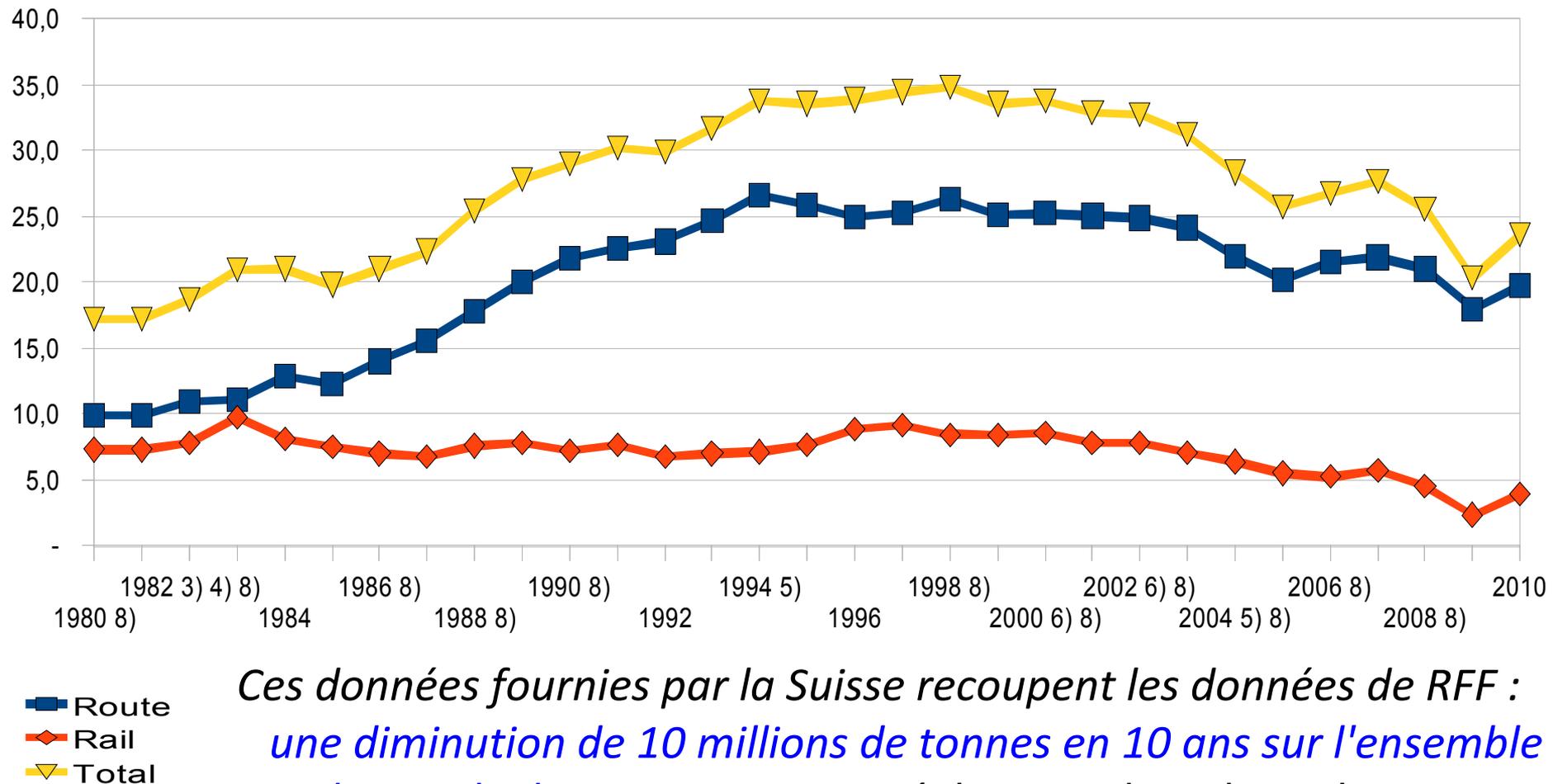


Évolution des trafics marchandises/an

Fréjus + Mont-Blanc + Montcenis

Le tonnage total de 2010 est inférieur à celui de 1988.

Source : Office fédéral des transports (OFT), Division Financement © OFS - Encyclopédie statistique de la Suisse **de 1980 à 2010**



*Ces données fournies par la Suisse recourent les données de RFF :
une diminution de 10 millions de tonnes en 10 ans sur l'ensemble
des mode de transports sans réel report du rail vers la route.*

A Priori

Camions = accidents de la route,

En 2009,

Les PL français et étrangers : 5,6 % de l'ensemble de la circulation,

Les voitures particulières : 71,9 %,

Les utilitaires légers pour : 20,2 %

Les bus et cars pour 0,5 %.

Les camions : 3,5 % des accidents corporels, et 10,2 % des accidents mortels.

13,9 % des tués sur la route en 2010 l'ont été dans un accident avec camion.

(source : <http://www.lignesdevi.fr/securite/securite-accidentologie.html>)

LYON - TURIN

Fréjus / Mont-Blanc

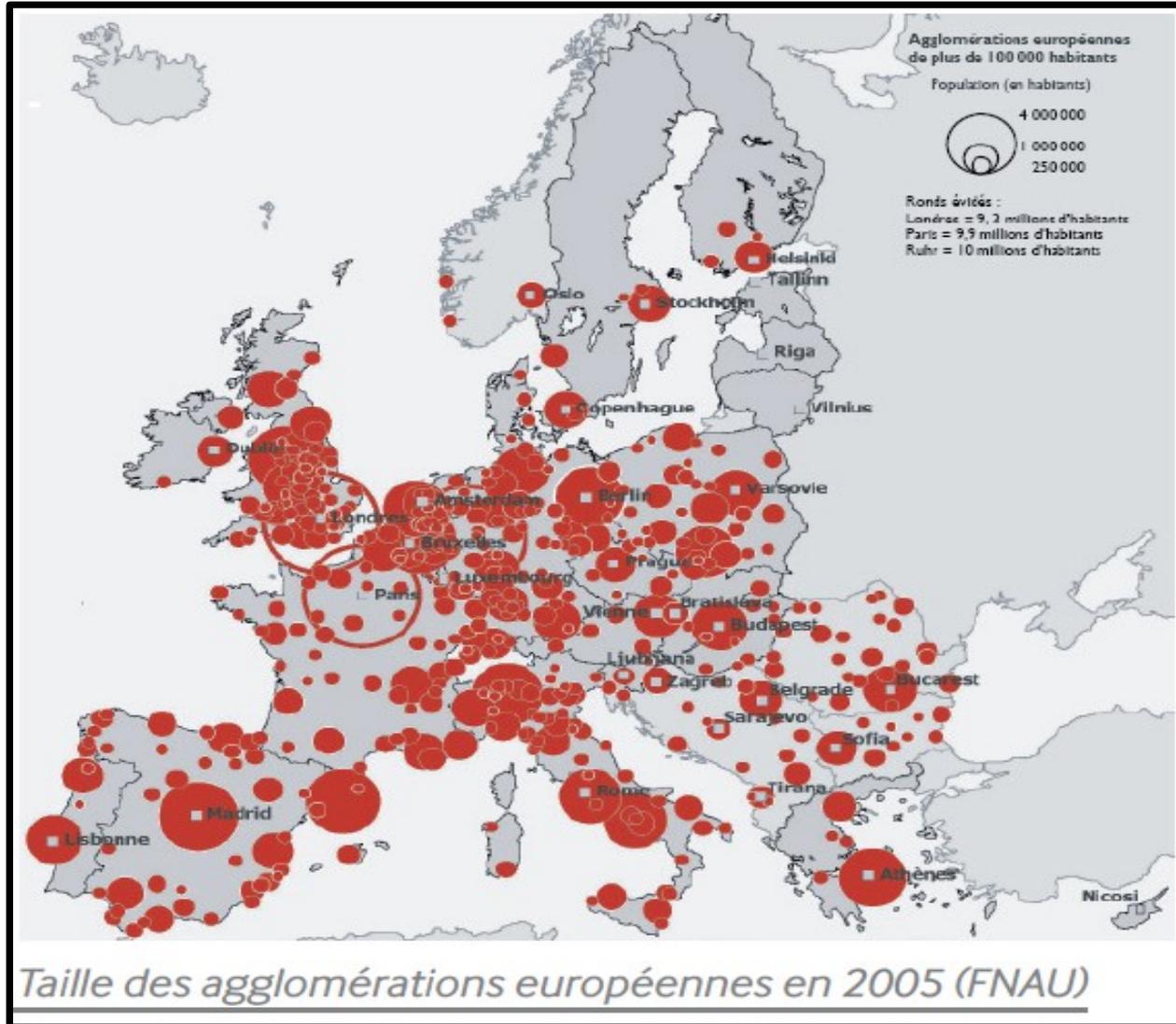
Les Poids Lourds

Les prévisions de trafics dans les études

A Priori N° 3

Des augmentations de trafic inéluctables.

Populations et marchandises en Europe.

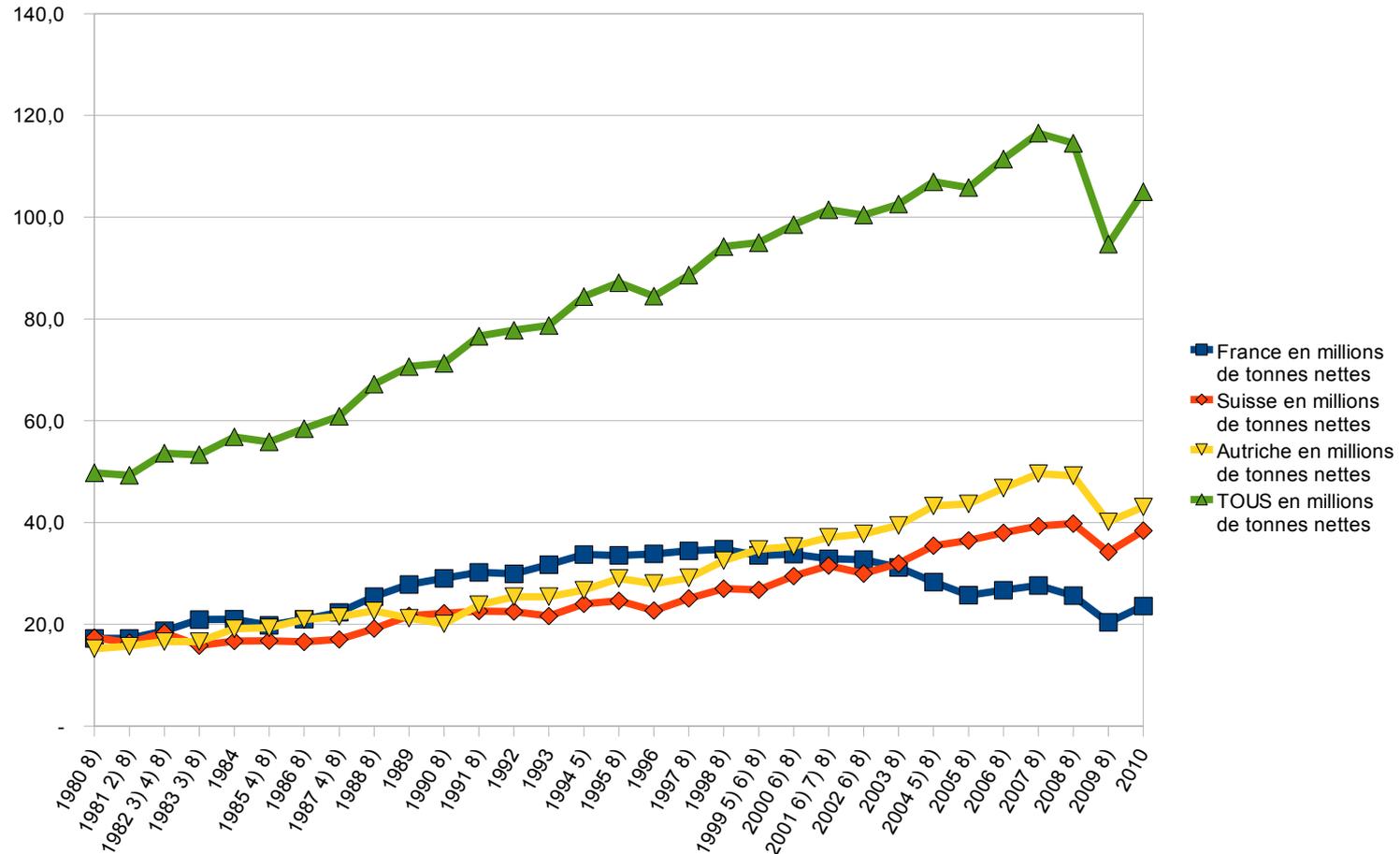


L'implantation des populations sur l'axe Nord Sud explique les croissances de trafic, l'axe Est Ouest ne peut réagir pareil.

Trafic de marchandises dans les Alpes

Cette courbe montre que les évolutions sont différentes sur les axes Nord/Sud et Est/Ouest

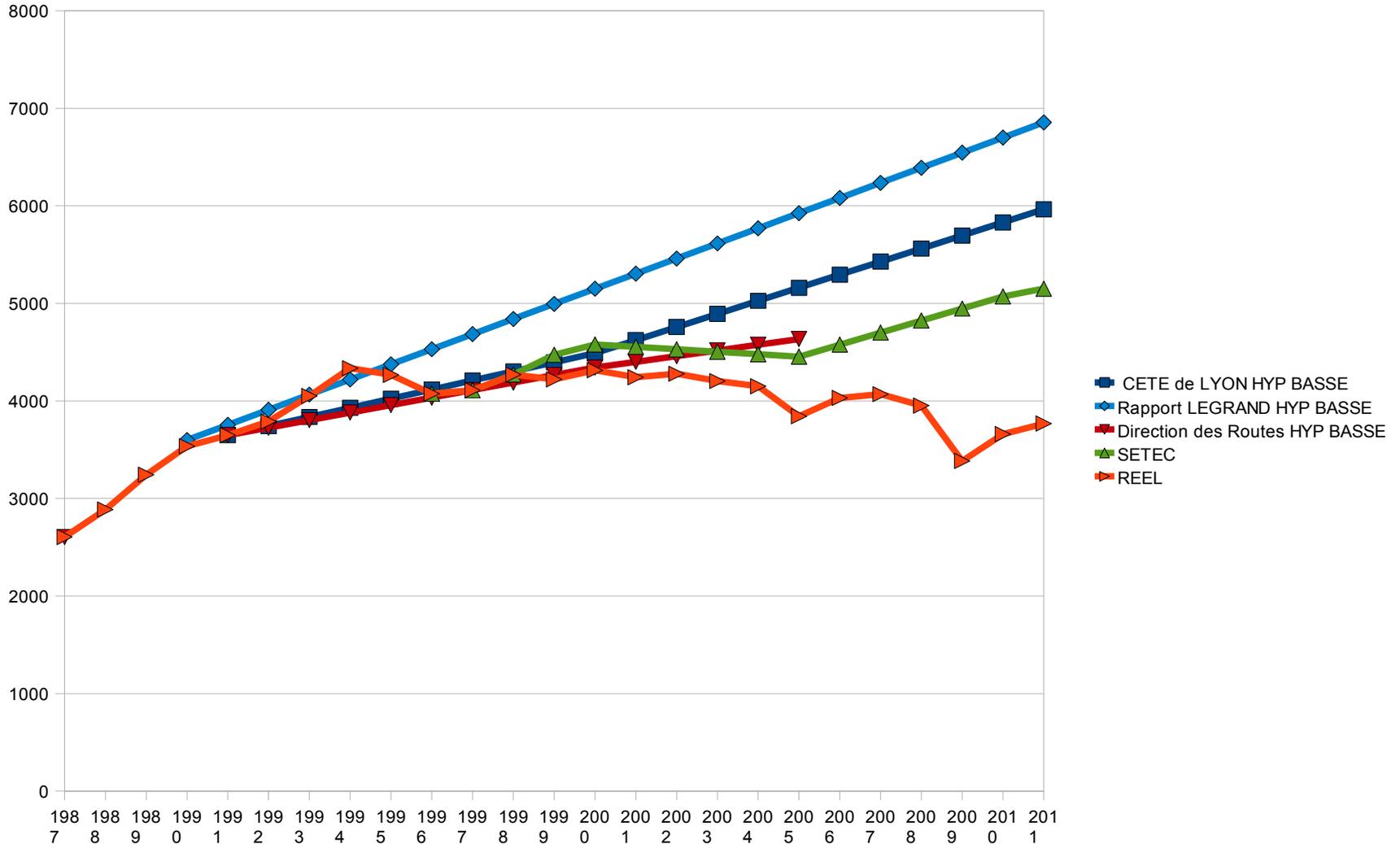
Source : Office fédéral des transports (OFT), Division Financement



Comparaison prévisions et Réel

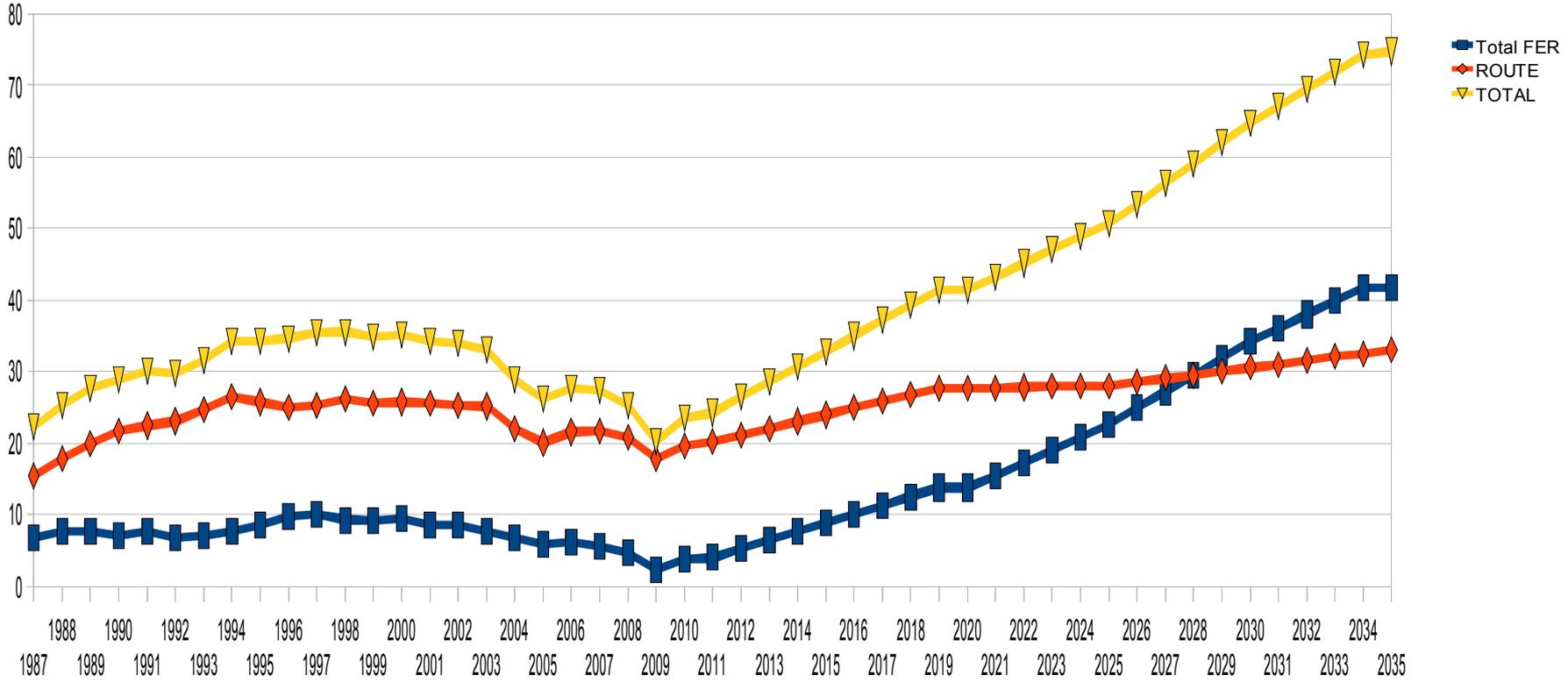
Depuis 20 ans toutes les prévisions sont fausses et largement supérieures.

Nbre de P.L. Fréjus + Mont Blanc TMJA



Le graphique ci-dessous représente **dans la première partie le réel (1987 à 2011)** puis les projections de RFF jusqu'en 2035. **Rien ne fonde cette augmentation irrationnelle.**

Ce graphique donne tout son sens à la formule de la Cour des Comptes : *«Pour les investissements publics à venir, il serait donc souhaitable qu'une instance puisse définir les méthodes d'évaluation et veiller à une contre-expertise des principaux projets indépendante des maîtres d'ouvrage. »*



Évaluation linéaire des progressions annoncées M tonnes par RFF à partir de 2012 (pièce G page 66)

LYON - TURIN

La ligne historique

Son utilisation

A Priori N°4

Une ligne du 19^{ème} siècle ne peut pas répondre aux besoins d'aujourd'hui...

Capacité de la ligne historique

L'étude COWI à la demande de l'Europe

(avril 2006 page 109 - 110)



Tableau 5.1 Résumé des calculs de capacité de la ligne historique.- Millions de tonnes

Etude			Capacité totale
LTF – Document B 26.1	Longueur max. des trains : 750 m	Situation de référence 1	18,19 MT
		Situation de référence 2	19,16 MT
	Longueur max. des trains : 650 m	Situation de référence 1	17,41 MT
		Situation de référence 2	18,26 MT
Note RFF – LTF du 20/01/03	Longueur max. des trains : 650 m		17,00 MT
Etude PWC de juin 2004	Longueur max. des trains : 650 m		18,59 MT

Conclusion

Nous sommes donc d'avis que la capacité maximale de la ligne se situe entre 17,00 MT (Note RFF - LTF du 20/01/2003) et 18,59 MT (Etude de PWC de 2004) et que les estimations des opposants sont dès lors surestimées.

Dans les conditions énoncées, par ce cabinet, la capacité de la ligne est > à 18 MT. Les calculs tiennent compte de pondérations importantes qui peuvent s'améliorer.

LYON - TURIN

Transports dans les Alpes.

A Priori N° 5

Camions = 1^{ère} source de pollution.

Source : Conseil Général de Savoie

La part des voitures dans le trafic routier et pour la pollution augmente chaque année. En moyenne + 1 000 voitures/jour par an

	Nbre Poids Lourds Savoie									± Période
Source : Conseil Général de Savoie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Chambéry Nord	5 715	5 468	4 718	4 740	4 967	5 212	4 448	4 696	5 071	-644
Part émission CO ²	24,17%	23,02%	21,42%	21,13%	21,20%	22,13%	19,22%	19,82%	21,08%	-
Tunnel des Monts	5 596	5 376	4 663	4 851	5 005	4 940	4 470	4 590	4 658	-938
Part émission CO ²	26,95%	25,68%	24,40%	24,92%	24,51%	24,06%	21,77%	21,84%	21,68%	-
Barr Chignin	6 886	6 788	4 810	4 875	5 021	4 684	4 407	4 604	4 705	-2181
Challes les Eaux	142	134	147	181	187	188	203	186	182	40
Chignin Challes	7028	6922	4957	5056	5 208	4 872	4 610	4 790	4 887	-2141
Part émission CO ²	45,05%	44,34%	35,40%	35,64%	36,02%	33,90%	31,91%	32,10%	32,04%	-
Aiton St Pierre bvllé	4020	3736	2884	3043	3 148	2 894	2 471	2 630	2 635	-1385
La Chambre St Jean	3810	3660	2801	2959	3 034	2 823	2 388	2 545	2 571	-1239
Part émission CO ²	57,60%	56,14%	49,59%	50,16%	50,44%	49,19%	44,62%	45,79%	46,22%	-
St Michel - Modane	3562	3122	2519	2659	2 720	2 521	2 079	2 307	2 251	-1311
Frejus	3 423	3 141	2 619	2 370	2 456	2 303	1 922	2 053	2 064	-1359
Frejus annuel	1 249 395	1 146 465	955 935	865 050	896 440	840 595	701 530	749 345	753 360	-496 035

Source : Conseil Général de Haute-Savoie

La tendance est identique en Haute-Savoie et en général en Rhône Alpes et PACA

Source : Conseil Général de Haute-Savoie	Nbre Poids Lourds Haute-Savoie						± Période
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Annecy 13	1 980	2 108	2 009	1 940	2 069	2 129	149
Annecy 101	2 128	2 145	2 177	2 029	2 068	2 085	-43
Annecy PL	4 108	4 253	4 187	3 970	4 136	4 214	106
Part émission CO ²	20,45%	20,59%	20,09%	18,75%	19,09%	18,91%	
Frontière savoie	2 850	3 048	3 181	2 750	2 842	2 931	81
Part émission CO ²	28,34%	29,07%	27,26%	26,02%	26,01%	25,76%	
Bonneville Cluses	4 021	4 058	3 837	3 432	3 487	3 676	-345
Part émission CO ²	30,32%	29,95%	29,18%	27,12%	27,66%	28,06%	
Cluses Sallanches	2 817	2 779	2 807	2 876	2 565	2 674	-143
Part émission CO ²	33,29%	32,90%	33,72%	34,48%	31,23%	31,66%	
Mont Blanc PL	1 661	1 614	1 649	1 462	1 607	1 704	43
Annuel	606 216	588 935	601 986	533 658	586 601	621 954	15 738
Mont Blanc + Frejus	4 031	4 070	3 952	3 384	3 660	3 768	-263
Annuel	1 471 266	1 485 375	1 442 581	1 235 188	1 335 946	1 375 314	-95 952

Emploi :

A Priori N°6

La construction de la ligne va créer des emplois.

Les promoteurs de la nouvelle ligne Lyon-Turin annoncent régulièrement l'intérêt de ce projet pour l'emploi.

Ils limitent toutefois leurs déclarations à la période du chantier.

*Les effets à long terme sur l'emploi **sont négatifs**, puisque les emplois qui pourraient être créés en exploitation sont inférieurs aux emplois détruits dans le secteur routier.*

Emploi :

La construction de la ligne créerait de l'activité économique

Sans doute pendant la durée du chantier.

Par contre la mise en service des autoroutes montrent, que seules les activités touristiques ont progressé.

L'industrie et l'activité économique ont régressé malgré cela.

« Territoire peu attractif d'un point de vue, professionnel : précarité des jeunes diplômés : occupe par défaut des emplois saisonniers et intérim (75% des jeunes entrés en emploi – public MJC en 2009), C'est la crise (augmentation du chômage, non renouvellement des CDD), Perspectives hypothétiques Pour les saisonniers : difficile de trouver du travail après la saison. Difficile de trouver un emploi pour les jeunes diplômés Problème de mobilité (saisonniers) »

(Source : <http://www.aca-stjean.fr/fichiers/site/centre%20social/diagnostic%20territoire.pdf>)

A Priori N°7

La voie existante présente des risques pour la pollution des lacs.

C'est vrai et il faut agir dès maintenant.

En Autriche et en Suisse des solutions ont été mises en œuvre, par **le recouvrement des voies qui sécurise et diminue les nuisances notamment sonores.**

Source :

http://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_4_Bildergalerien/Die_neue_Unterinntalbahn/index.jsp?imageOid=24663



Lyon-Turin

Un coût sous-évalué

Le coût annoncé par RFF est de 7,7 Milliards d'€, pour 32 kms de tunnels bitube, 54 kms de tunnels monotube et de 54 kms de voies non-enterrées. Ramenés en bitubes, cela représente environ 59 kms de tunnels

Le coût constaté pour le tunnel sous la Manche (12 Milliards d'€ en 1994, 50kms) ou annoncé pour le tunnel international (10,5 Mds d'€, 53,1kms) porte le projet à **un coût de plus 11 Milliards d'€, hors voies non enterrées, matériel roulant et gares de chargement.**

Comparatif des Coûts de tunnels

	Longueur	Coût	coût/km	Tunnels projet RFF réévalué
Tunnel International LTF	53,1	10 500 000 000,00 €	197 740 112,99 €	11 666 666 666,67 €
Tunnel sous la Manche	50	12 000 000 000,00 €	240 000 000,00 €	14 160 000 000,00 €
Tunnel Suisse <i>sans les voies</i>	57	8 500 000 000,00 €	149 122 807,02 €	8 798 245 614,04 €
Tunnels projets RFF	59	7 700 000 000,00 €	130 508 474,58 €	
uniquement voies souterraines				

La section française coûterait donc entre 11 et 14 Milliards d'€ et non 7,7 Milliards comme annoncé dans l'enquête publique.

3 - Mieux choisir les investissements publics

Pour être lancés, ces investissements doivent d'abord être rentables dans une acception large, dite socio-économique, englobant toutes leurs retombées et tous leurs coûts, y compris ceux qui ne sont pas monétaires comme les effets sur l'environnement, pour l'ensemble des agents économiques.

Une vigilance particulière est nécessaire sur l'effet des partenariats public privé qui reportent la charge de l'investissement sur les dépenses de fonctionnement et sur de longues durées en rigidifiant ainsi les budgets

¹²⁷ En pratique, toutefois, certaines entreprises publiques s'endettent pour investir sans avoir les moyens de rembourser leurs dettes (cf. le cas de RFF analysé dans le rapport public thématique de la Cour de 2008 sur le réseau ferroviaire).

efficacement les décisions. Les évaluations *a priori* sont trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante : elles mettent parfois en évidence une forte rentabilité socio-économique et compensent une faible rentabilité financière par des subventions. La Cour a montré dans plusieurs rapports, par exemple sur le réseau ferroviaire en 2008, que la rentabilité socio-économique de beaucoup d'infrastructures s'avère *a posteriori* nettement inférieure aux estimations *a priori*.

Il ne s'agit pas pour autant d'abandonner ces évaluations, mais au contraire de les étendre à d'autres secteurs, éventuellement en les adaptant à leurs spécificités, et de les soumettre à une contre expertise indépendante. En effet, de nombreux investissements ont une rentabilité socio-économique suffisante pour être retenus, mais les contraintes budgétaires interdisent de tous les réaliser. Il faut donc faire des choix et établir des priorités.

Pour les investissements publics à venir, il serait donc souhaitable qu'une instance puisse définir les méthodes d'évaluation et veiller à une contre-expertise des principaux projets indépendante des maîtres d'ouvrage. Elle devrait s'assurer du suivi du financement et de la mise en œuvre du projet.

concernent que trois des 14 lignes prévues. D'autres projets très coûteux sont en passe d'être engagés comme les liaisons Lyon Turin (dont le coût global pour la seule partie française est supérieur à 11 Md€) ou, en

taxe. En outre, l'existence de cofinancements entre l'Etat et les collectivités territoriales peut conduire, en cas de rentabilité insuffisante, l'ensemble des partenaires à devoir augmenter encore leurs contributions respectives.

économique, ni l'intérêt environnemental ne sont établis. Elle a rappelé qu'il était nécessaire d'accorder la priorité à la modernisation et à l'entretien du réseau ferroviaire existant.

Commentaires

Dans la situation financière actuelle de la France et de l'Italie, dans la situation de RFF, **endettée à plus de 34 Mds € avec un coût de la dette annuel de 1,248 Mds € (rapport financier RFF 2011)**

(en millions d'euros)				
	Note	31/12/2011		
		Courant	Non courant	Total
Dette financière	6.8	4 324,3	29 783,4	34 107,7
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.7	(4 410,4)	–	(4 410,4)
Sous-total dette financière nette avant prise en compte des dérivés		(86,2)	29 783,4	29 697,2
Dérivés actif*	6.9	(260,6)	(1 258,0)	(1 518,6)
Dérivés passif*	6.9	160,5	1 952,7	2 113,2
Total dette financière nette		(186,3)	30 478,1	30 291,8

40 • Réseau Ferré de France		
Millions d'euros	2009	2010
Chiffre d'affaires HT	3 281	4 637
<i>dont redevances d'infrastructures (hors TER) et RCE¹</i>	2 884	3 041
<i>dont redevances d'accès (trains régionaux hors Île-de-France)²</i>	62	1 250
Concours État (hors redevance d'accès)	2 422	1 021
Charges opérationnelles HT	4 117	4 167
Investissements	3 320	3 227
<i>dont projets en maîtrise d'ouvrage directe</i>	945	812
<i>dont projets en maîtrise d'ouvrage déléguée à la SNCF</i>	2 367	2 383
<i>dont PPP</i>	0	26
Dette financière	29 284	31 848
<i>dont court terme</i>	1 255	1 789
<i>dont long terme</i>	28 029	30 059

Sources : (rapport financier RFF 2011)

(Chiffres Clés du transports developpement-durable.gouv.fr)

Incohérence des chiffres transports



Expérience de la connexion Lyon-Turin

M. Patrice Raulin

Président de LTF

➤ Tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc (sans la nouvelle liaison Lyon-Turin)

en 2006 : 21,6 MT soit **1,46 million** de PL / an

en 2020 : sans la nouvelle liaison Lyon Turin, 35,4 MT soit environ **2,33 millions** de PL / an (*études de trafic Fret Avant Projet de Référence – février 2007*)



5



Dans l'enquête publique **RFF** estime le nombre de poids lourds en 2020 à **2,047 millions** et non 2,33 millions, **LTF** annonçait pour 2017, **2,772 millions** (page 57 doc 8).

En sa qualité de Président du tunnel du Fréjus, **Patrice Raulin** SFTRF/LTF/Aéroports DE LYON/ PST Rhône Alpes/RATP... **connaît le nombre exact et l'historique des passages sous les tunnels**. **Le percement du doublement du tunnel routier du Fréjus est sous sa responsabilité**, son épouse, est la marraine du tunnelier.

Incohérence des coûts

Dans un diaporama daté du 25 janvier 2012, LTF indique:

Site Internet Ministère
développement durable
août 2012



Planning et coût
LTF
LYON TURIN FERROVIAIRE

Estimation : 10,5 milliards € (valeur 2010) y-compris frais de maîtrise d'ouvrage et une provision pour aléas et imprévus de 1,1 milliards €

Coûts

- Partie internationale comprenant le tunnel de base de 52 km de long, estimée à 8,5 milliards d'euros ;
- Coût des aménagements pour la partie française : environ 7 milliards d'euros.

Le site internet de LTF du 11mars 2012, indique:

Coût d'investissement :

La section transfrontalière a été évaluée à un coût de construction (aléas et imprévus compris) de 975 M € en valeur 1er janvier 2010.

Une différence de 525 M € à 2 Mds € sur les mêmes bases !

Incohérence des coûts

Présentation RFF lors des réunions publiques organisées par la commission d'enquête, phase 1 : 4,5 Mds € pour 78 km, 57,69 M€/km

Quelques chiffres (opération soumise à enquête)

Le projet concerne 3 départements (Rhône, Isère et Savoie) et traverse 71 communes

	1 ^{ère} phase	2 ^{ème} phase	Total
Linéaire	78 km	62 km	140 km
dont enterré	32 km (41%)	54 km (87%)	86 km (61%)
Nombre tunnels	4	4	8
Coût (CE 2011)	4,5 Mds €	3,2 Mds €	7,7 Mds €

■ Principales caractéristiques

- Vitesses : 220 km/h pour les voyageurs – 100 à 120 km/h pour le fret
- Rampe maximale : 1,25 ‰

www.tvnetcitoyenne.com



Dossier LGV PACA par RFF : 2 Mds € pour 100 km, 20 M€/km.

Différence 37,69 M€/km

Coût de la section française

Enquête Publique RFF : 7,7 MDS €

Quelques chiffres (opération soumise à enquête)

Le projet concerne 3 départements (Rhône, Isère et Savoie) et traverse 71 communes

	1 ^{ère} phase	2 ^{ème} phase	Total
Linéaire	78 km	62 km	140 km
dont enterré	32 km (41%)	54 km (87%)	86 km (61%)
Nombre tunnels	4	4	8
Coût (CE 2011)	4,5 Mds €	3,2 Mds €	7,7 Mds €

■ Principales caractéristiques

- Vitesses : 220 km/h pour les voyageurs – 100 à 120 km/h pour le fret
- Rampe maximale : 1,25 %

www.tynetcitoyenne.com

Cour des Comptes 2
juillet 2012 :
+ de 11 Mds €

concernent que trois des 14 lignes prévues. D'autres projets très coûteux sont en passe d'être engagés comme les liaisons Lyon Turin (dont le coût global pour la seule partie française est supérieur à 11 Md€) ou, en

Site Internet Ministère développement durable août 2012

Coûts

- Partie internationale comprenant le tunnel de base de 52 km de long, estimée à 8,5 milliards d'euros ;
- Coût des aménagements pour la partie française : environ 7 milliards d'euros.

Différence : de 3,3 Mds € à 4 Mds €

Incohérence sur l'emploi

Dans le magazine de la région « Rhône-Alpes » juillet 2012

Louis Besson
Président de la CIG,
février 2012

INTERVIEW



BERNADETTE
LACLAIS,
vice-présidente
aux transports

Texte : Élisabeth Chambard

**Le chantier
devrait générer
quelque 30 000
emplois directs
entre 2014 et
2021.**

2 Quelles répercussions sur l'emploi ?

L.B. : « C'est difficile à dire. Les plus optimistes vont jusqu'à 10 000 personnes sur le chantier. Il est plus raisonnable de parler de 3 000 ».

Annecy et Grenoble. Enfin, ce chantier est une bouffée d'oxygène pour notre région, avec au moins 4000 emplois supplémentaires durant les travaux.

Wikipedia Tunnel Suisse St Gothard

- Longueur : 57 km
- 152 km de galeries au total

Aspect humain

- En octobre 2010, 1 800 personnes avaient été impliquées dans le percement du tunnel : ouvriers, ingénieurs, géomètres, chefs d'équipe, etc⁵. La température moyenne est de 28 °C dans le tunnel, grâce à un système de circulation d'eau, afin de faciliter la tâche des ouvriers.



Couverture au-dessus du tunnel

Des solutions d'utilité publique

- ✓ **Transfert immédiat** sur la ligne existante des marchandises circulant sur la route,
- ✓ **Mise en service immédiate** de l'autoroute maritime entre l'Espagne et l'Italie, et la France et l'Espagne et Italie,
- ✓ Doublement de la ligne Saint André le Gaz – Chambéry,
- ✓ **Couverture des lignes pour la sécurisation et la réduction des nuisances,**
- ✓ **Mise en service et création de transports collectifs fréquents et de proximité,**
- ✓ **Investissement sur le réseau existant,** notamment sur le doublement Lyon – Grenoble par la voie désaffectée.

Conclusions

L'historique des trafics transalpins sur l'axe Lyon-Turin démontre :

- Que les voies existantes et leurs capacités actuelles permettent d'y transférer dès aujourd'hui de 600.000 à 800.000 camions,
- Que les prévisions avancées par RFF et les promoteurs d'une nouvelle ligne, ne sont pas crédibles voire mensongères, alors que la chute du trafic routier remonte à 2004,
- Que l'augmentation du trafic voiture dans les agglomérations justifie la mise en service urgente de transports collectifs fréquents et de proximité,
- Que les réseaux ferrés et routiers existants permettent d'absorber le trafic marchandises conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement,
- Que le nombre de voitures dans les départements Savoie et Haute-Savoie est à l'origine d'environ 80 % de la pollution en agglomération,
- ... et environ 70 % de la pollution hors agglomération,
- Que d'autres axes (Nord-Sud A6/A7, Vintimille) sont prioritaires.

Dans ces conditions, la justification environnementale du projet de nouvelle ligne entre Lyon et Turin, basée sur les nuisances du fret routier, apparaît comme un

abus de conscience écologique.

La situation environnementale dans les Alpes se dégrade **du fait de l'augmentation du trafic voiture qui ne sera pas traitée par le projet, ni après faute de moyens.**

Les fonds publics doivent être utilisés à bon escient pour maîtriser ce trafic des voitures en constante augmentation, par le développements de tous moyens de transports collectifs fréquents, de proximité et moins polluants. Les couvertures et sécurisation des voies doivent faire partie de ces investissements.

Lyon-Turin : Inutilité Publique

L'ensemble des éléments montre que les prévisions ne permettent pas d'engager les fonds publics alors que depuis 20 ans elles sont fausses.

Les moyens existants sont suffisants à terme pour absorber les tonnages de marchandises prévisibles entre Lyon et Turin.

La priorité pour la France est démontrée par les comptages routier, il s'agit de développer les réseaux de transports collectifs fréquents pour les voyageurs autour des agglomérations et de **reporter les marchandises sur les voies existantes et maritimes.**

La véritable utilité publique et l'intérêt général est bien là.

Tout montre que la problématique est identique dans tout le quart Sud-Est en France comme en Italie.

Avis délibéré de l'autorité environnementale sur la liaison ferroviaire Lyon-Turin : itinéraire d'accès au tunnel franco-italien

n°Ae: 2011 - 75

- 22 Dans l'énumération des projets dont la réalisation est susceptible d'être lancée en fonction de leur degré d'avancement, le Lyon-Turin figure en 6^{ème} et dernière position.
- 23 Le SNIT précise que « la numérotation des projets ne renvoie à aucun classement ou hiérarchisation. Elle n'est destinée qu'à faciliter le repérage des projets sur la carte. »
- 24 Projet qui a fait l'objet de l'avis n°2010-38 de l'Autorité environnementale, en date du 10 novembre 2010.
- 25 Le sillon alpin est le territoire situé dans les Alpes françaises s'étendant sur environ 330 kilomètres de Genève à Valence, en passant par Annecy, Chambéry et Grenoble. Il est communément divisé en deux parties: le sillon alpin nord entre Genève et Chambéry et le sillon alpin sud entre Chambéry et Valence d'une part, Grenoble d'autre part.
- 26 Cf. la lettre ministérielle du 10 novembre 2011. L'étude socioéconomique cite cependant une mise en service en 2035.
- 27 Dans le préambule du tome 8 (« *Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité – évaluation des consommations énergétiques* »)

Ae CGEDD – avis délibéré du 7 décembre 2011 sur la liaison ferroviaire Lyon-Turin : itinéraire d'accès au tunnel franco-italien

page 8 sur 28

Les trois passages, Fréjus, Mont-Blanc et Moncenis permettent une répartition du trafic de marchandises et un report massif immédiat sur le rail grâce à la capacité inutilisée de la ligne existante pour le franchissement Nord Alpin.

30 ans d'histoire.

1965 ouverture du tunnel routier du Mont-Blanc

1980 ouverture du tunnel routier du Fréjus

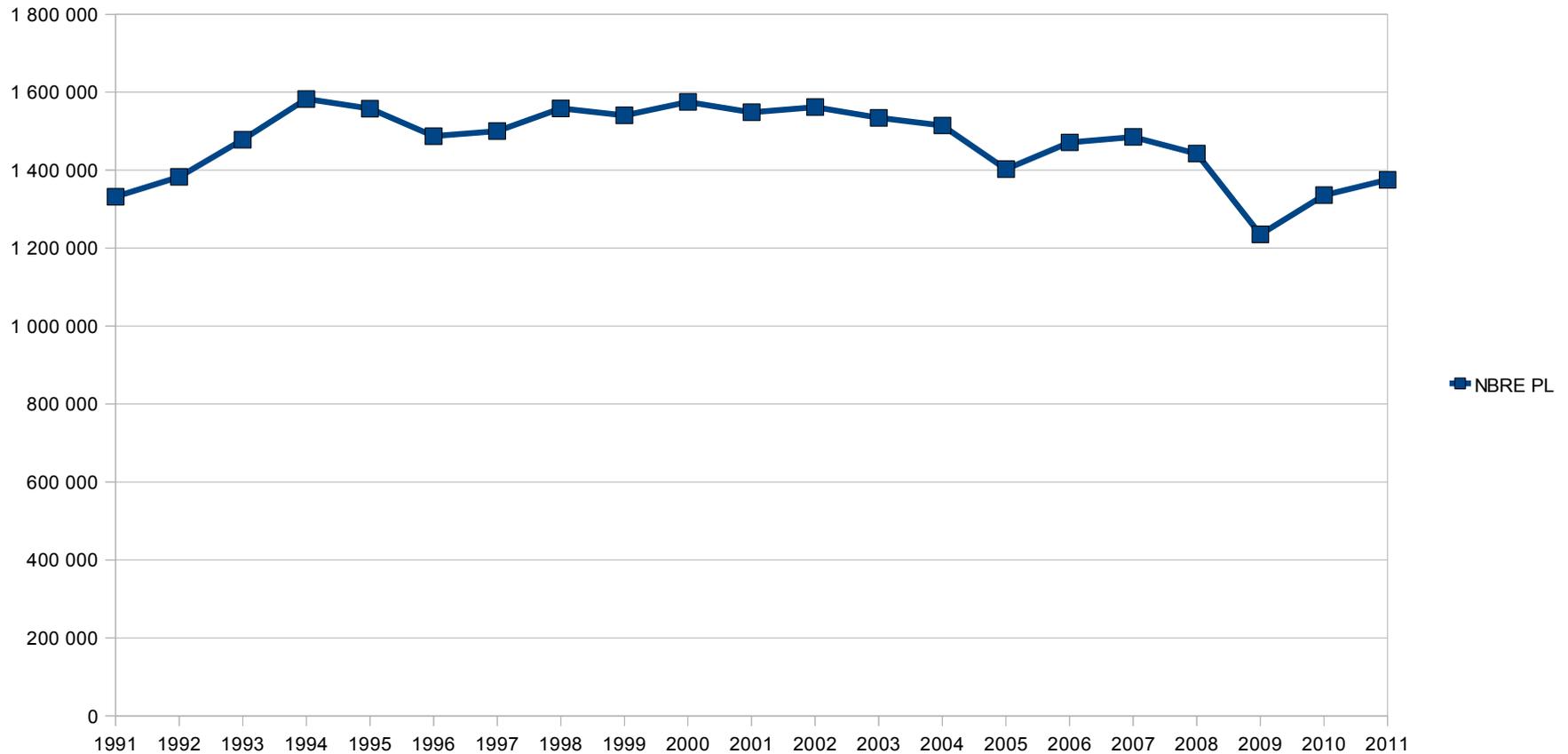
A Priori N° 1

Le trafic des camions dans les Alpes augmente tous les ans.

A Priori N° 2

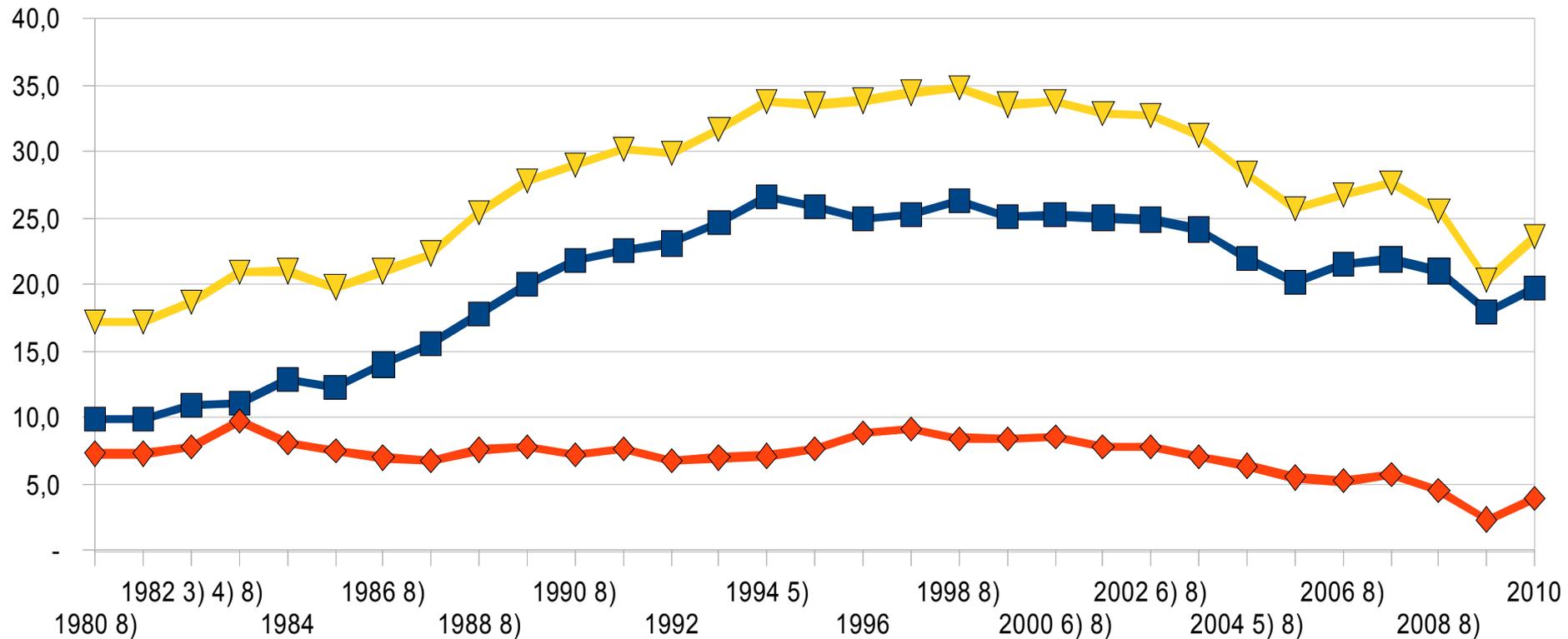
La part du rail diminue à cause de la concurrence des camions,

Évolution des trafics nombre de P.L. / An Fréjus + Mont-Blanc (*source RFF*)



Évolution des trafics marchandises/an Fréjus + Mont-Blanc + Montcenis

Source : Office fédéral des transports (OFT), Division Financement © OFS -
Encyclopédie statistique de la Suisse **de 1980 à 2010**

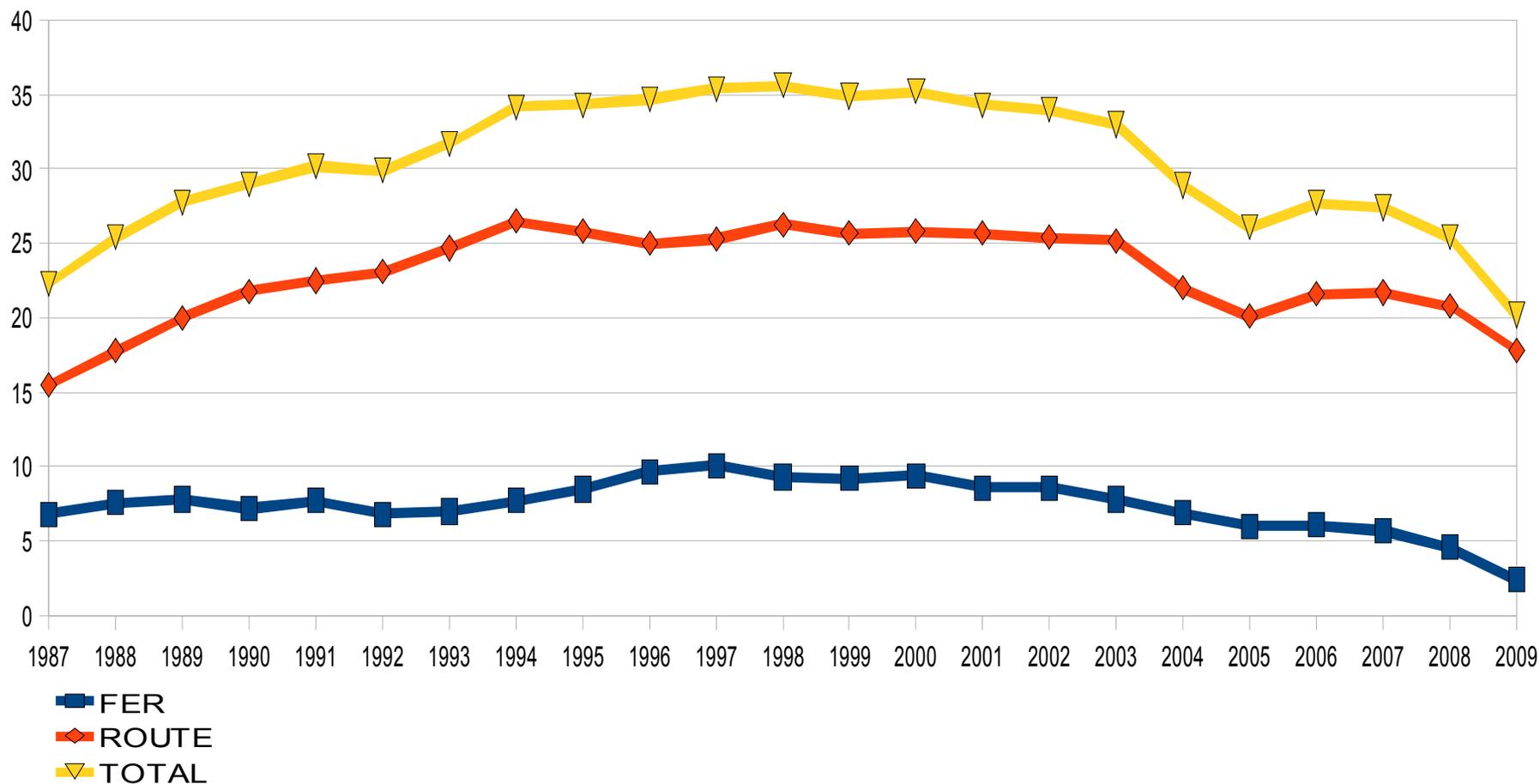


*Ces données fournies par la Suisse recourent les données de RFF :
une diminution de 10 millions de tonnes en 10 ans sur l'ensemble
des mode de transports sans réel report du rail vers la route.*

■ Route
◆ Rail
▼ Total

Évolution des trafics marchandises/an Fréjus + Mont-Blanc + Montcenis

source : enquête RFF pièce G page 46 Tonnes/an



Commentaires

Les courbes rail / route montrent que sur la période de vingt ans **on ne peut pas affirmer que la faiblesse du rail s'explique par la montée de la route.**

La route enregistrant de fortes baisses lorsque le rail reste relativement stable (2004 - 2005).

Populations et marchandises en Europe.



Taille des agglomérations européennes en 2005 (FNAU)

Incidences dans les Alpes

Les fortes implantations de populations de situent sur l'axe Nord-Sud (Allemagne – Italie),

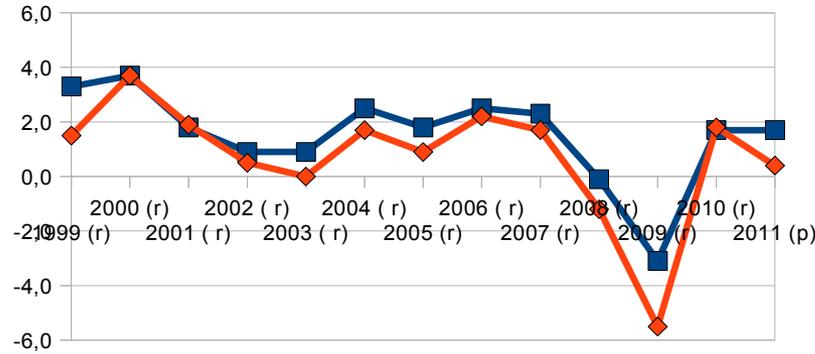
Lyon est la seule implantation de taille sur l'axe Est Ouest . (faible en comparaison de Milan)

Cela explique pour partie, **la faiblesse et la stagnation du trafic marchandises aux passages Alpains Français au regard des progressions sur l'axe Nord Sud.**

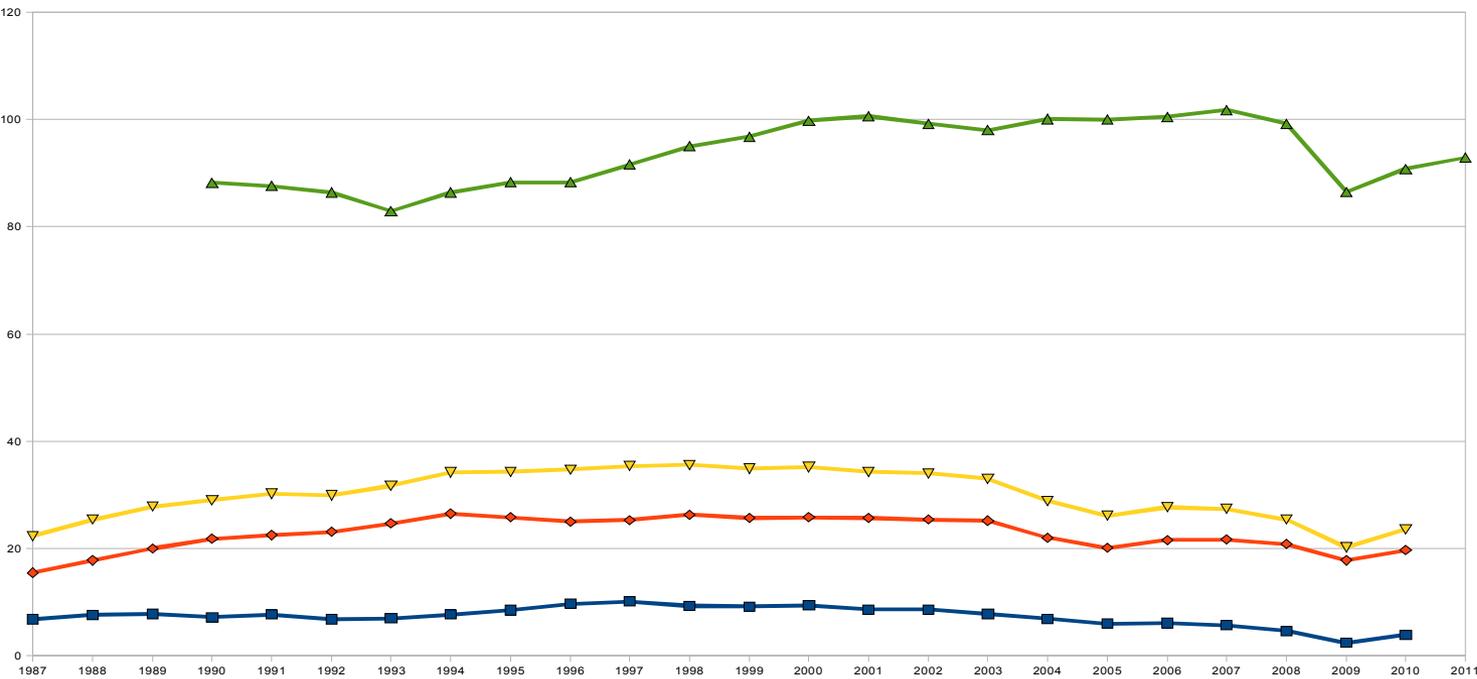
La Suisse, le sud de l'Allemagne, l'Autriche, reçoivent leurs marchandises importées d'Asie par l'Italie sur l'axe Nord Sud.

La courbe de la production industrielle accompagne celle du poids des marchandises dans les Alpes. Pourtant c'est la courbe du taux de croissance du PIB qui a été utilisée pour les prévisions !

La courbe du PIB.



- France
- ◆ Italie
- FER
- ◆ ROUTE
- ▼ TOTAL
- ▲ Production industrielle



Les transports franco-italiens et la production industrielle

PIB et Taux de croissance

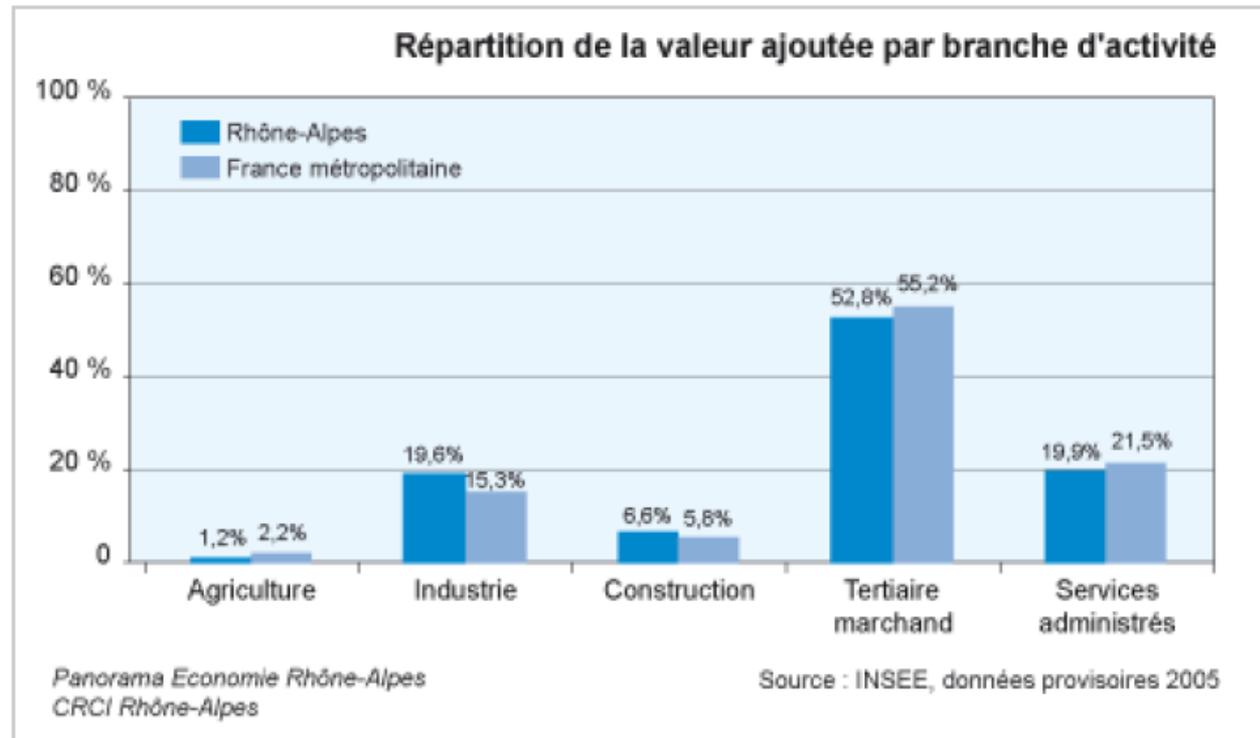
Évolution annuelle en volume du PIB français par habitant 1960-2011, et taux annuel moyen par décennie (Source : INSEE)



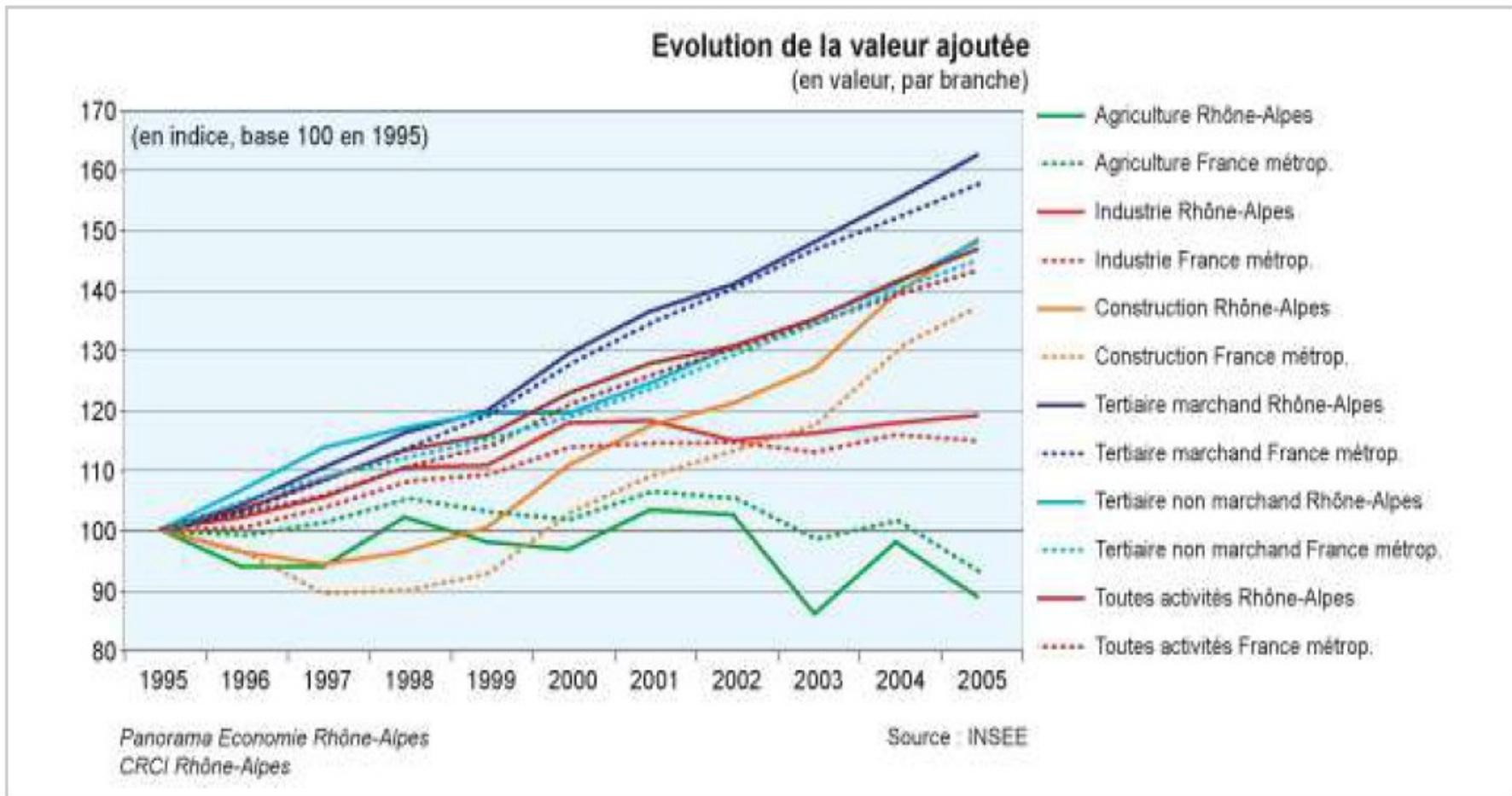
Activité en Rhône Alpes et Transports *(source CCI Rhône Alpes)*

L'économie régionale est cependant caractérisée par un important socle industriel. Ce dernier produit environ 20 % de la valeur ajoutée totale, soit près de cinq points de plus que la moyenne en France métropolitaine. Rhône-Alpes fait ainsi partie des régions françaises présentant un fort profil industriel.

En Rhône-Alpes comme au niveau national, la part de l'industrie dans la valeur ajoutée totale a reculé ces dernières années. Depuis 2000, le rythme de la croissance de la valeur ajoutée a en effet été nettement plus élevé dans le tertiaire marchand que dans l'industrie.



Activité en Rhône Alpes et Transports *(source CCI Rhône Alpes)*



Évolution des transports Franco-Italiens

Sur l'axe Lyon-Turin, depuis 30 ans, les chiffres montrent que les trafics de marchandises n'ont pas connu par le passé et ne connaîtront pas de fortes augmentations dans les années à venir.

La mise en service de l'autoroute de Maurienne n'a pas engendré d'augmentation de trafic poids lourds.

La production industrielle régresse en France et en Italie, du fait des délocalisations massives des outils industriels.

LYON - TURIN

Fréjus / Mont-Blanc

Les Poids Lourds

Les prévisions de trafics dans les études

A Priori N° 3

Des augmentations de trafic inéluctables.

LES PROLONGEMENTS DE TENDANCES DU TRAFIC DE POIDS LOURDS AUX TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FREJUS

Le CETE de LYON et la Direction des Routes ont réalisé des prévisions du trafic routier de poids lourds aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc. Ces estimations sont des projections des tendances d'évolution passées du trafic journalier moyen annuel de poids lourds (TMJA) recensé aux deux tunnels et compte tenu de certaines hypothèses relatives aux réseaux d'infrastructures.

I- LES ESTIMATIONS DU CETE DE LYON

Trafic Journalier Moyen Annuel de Poids Lourds (2 sens)

	FREJUS	MONT-BLANC	TOTAL
TMJA PL EN 1991	1544	2105	3649
TMJA PL EN 2000			
HYPOTHESE HAUTE	2428	3390	5818
HYPOTHESE BASSE	1890	2600	4490
TMJA PL EN 2005			
HYPOTHESE HAUTE	2980	4080	7060
HYPOTHESE BASSE	2230	2930	5160

RÉEL 2000 : 4 244 camions, en 2005 : 3 843 camions

LE RAPPORT LEGRAND

Ce groupe de travail comprenait des représentants de la Direction des Routes, de la Direction des Transports Terrestres, de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, de la Délégation à la Qualité de la Vie, la Direction du Trésor, Direction du Budget, du pôle EUREQ, DRE des régions Rhône-Alpes et PACA.

Prévisions à l'horizon 2010 du TMJA PL aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus

	TUNNEL DU MONT-BLANC	TUNNEL DU FREJUS	TOTAL
TMJA PL EN 1990	2100	1500	5600
TMJA PL EN 2010			
HYP. BASSE			6700
HYP.INTERMEDIAIRE	3500	3700	7200
HYPOTHESE HAUTE			8500

RÉEL En 2010 : 3 660 camions, en 2011 : 3 768 camions

II- LES PREVISIONS DE LA DIRECTION DES ROUTES

Projection du TMJA PL aux tunnels du Mont Blanc et du Fréjus en 2005.

	TCMA DU TMJA PL AUX TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FREJUS	TMJA PL AUX TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FREJUS	TMJA PL AUX TUNNELS DU MONT-BLANC ET DU FREJUS
TMJA PL EN 1987		2605	2605
TMJA PL EN 1991		3649	3649
TMJA PL EN 2005			
HYPOTHESE HAUTE	1992-2000 : +6 % 2001-2010 : +5 %	5288	5768
<i>coeff. multiplicateur 2005/1991</i>		1,44	1,58
HYPOTHESE INTERMEDIAIRE	1992-2000 : +5 % 2001-2010 : +4,5 %	4884	5274
<i>coeff. multiplicateur 2005/1991</i>		1,33	1,44
HYPOTHESE BASSE	1992-2000 : +4 % 2001-2010 : +3 %	4350	4640
<i>coeff. multiplicateur 2005/1991</i>		1,19	1,27

Selon la Direction des Routes, les prévisions du trafic de poids lourds aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc réalisées par la SETEC, le CETE de Lyon ou le Rapport LEGRAND sont surestimées.

Le prolongement des taux de croissance constatés au cours de la période 1985-1991 n'apparaît pas plausible. L'intensité de la croissance du trafic routier résulte de plusieurs facteurs d'origine conjoncturelle. Il n'apparaît pas de raison permettant d'affirmer leur répétition dans les années à venir. Il s'agit des phénomènes suivants :

RÉEL En 2005 : 3 843 camions

1.3 Projection du partage Mont-Blanc / Fréjus en utilisant le modèle de prévisions de trafics

Sur la base de la prévision de la demande globale prenant en compte l'impact de la croissance économique et des traversées suisses et du modèle de partage dit itinéraire dans lequel le service de ferroutage est interdit, il est possible de prévoir le partage Mont Blanc / Fréjus tel qu'il résulte de l'ajustement du modèle.

Nombre de PL annuels aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus
Estimation hors accident au tunnel du Mont-Blanc

	1996	1997	1998	1999 *	2000 *	2005 #	2010 #	2015 #
Fréjus	757 728	766 000	782 000	901 332	922 585	963 969	1 104 100	1 210 374
Mont-Blanc	729 635	734 306	776 604	731 635	748 886	661 794	746 602	787 289
Total	1 487 363	1 500 306	1 558 604	1 632 967	1 671 470	1 625 763	1 850 703	1 997 663

GIP Transalpes

SETEC Economie

Décembre 2000

RÉEL En 2005 : 1 402 695 PL, 2010 : 1 335 946 camions

Pourtant l'OITC relevait l'évidence dès 2001



OFFICE INTERCONSULAIRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS DU SUD EST



Les tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus connaissent une croissance de trafic inférieure aux autres passages alpins

Parler d'une forte augmentation de trafic dans les tunnels du Mont Blanc et du Fréjus n'est pas fondé

Par rapport aux croissances ininterrompues des trafics au Gothard, à Vintimille et au Brenner, les trafics cumulés par les deux tunnels français du Fréjus et du Mont Blanc stagnent (Graphique n°1). Depuis 1994, l'augmentation du trafic au Fréjus est compensée par une désaffectation des chauffeurs routiers pour le Mont Blanc qui l'année de sa fermeture connaissait le même niveau de trafic qu'en 1991 (graphique n°2).

Une logique différente pour le passage par Vintimille

Ce passage, soumis à la croissance de tous les trafics terrestres, aussi bien de voyageurs que de marchandises, a connu une augmentation notable du nombre de poids lourds ; la raison principale étant l'ouverture de la péninsule ibérique au marché européen. Ainsi le trafic de poids lourds à Vintimille est-il surtout dû aux échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Italie, qui représente 44,4% du total des flux de poids lourds. Ces échanges induisent des flux très largement captifs. A noter que la part des poids lourds dans le trafic total (Véhicules légers + Poids lourds) est passée de 13,6% en 1985 à 20,5% en 2000. Enfin, il est à souligner que ce passage atteint ses limites de capacité.

Le Ministère des transports

Source : <http://www2.equipement.gouv.fr/mont-blanc/Pages/21.html>

En 2002 le ministère des transports n'hésitait pas à annoncer sur son site Internet un nombre de poids lourds insupportable :

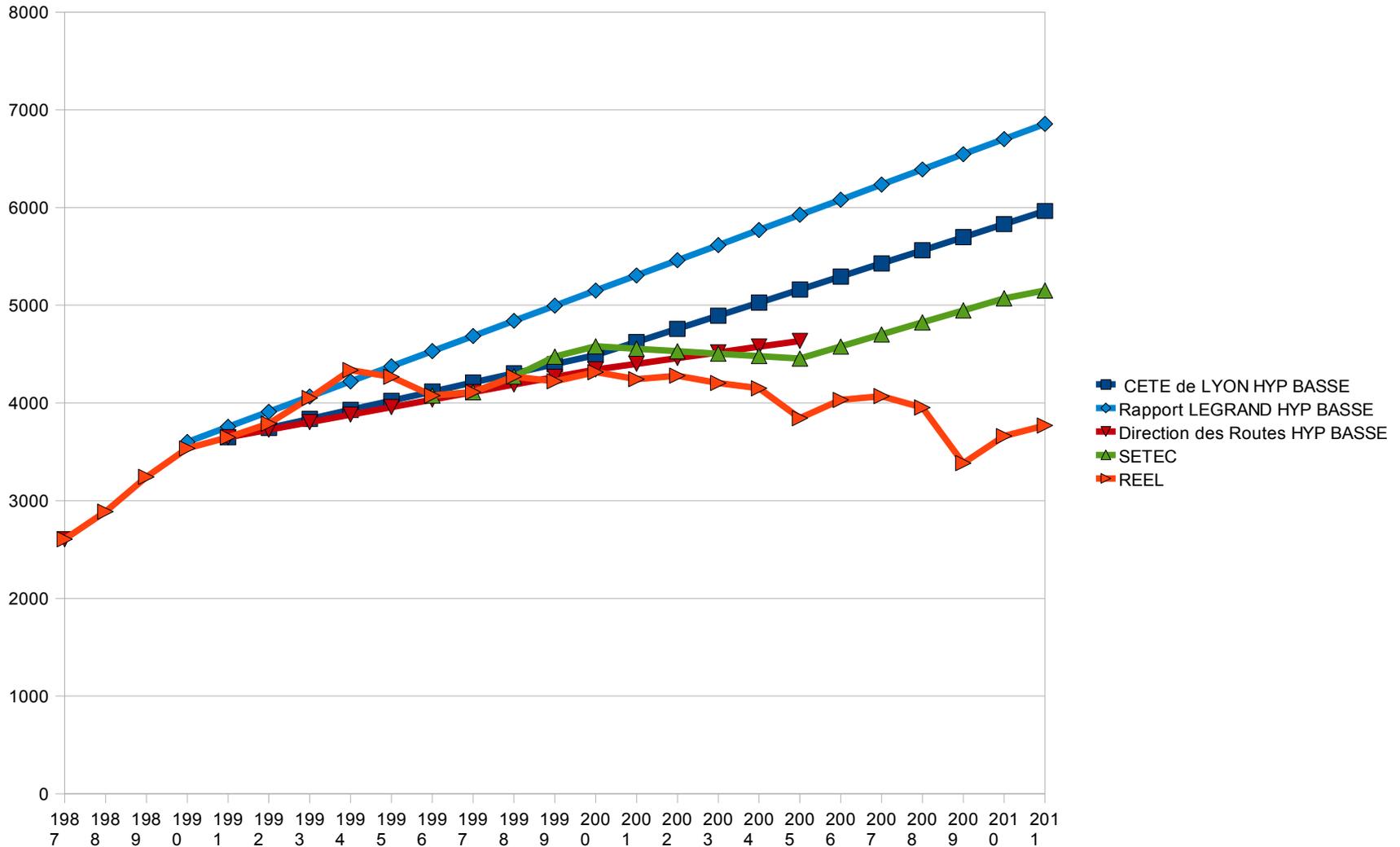
Sans mettre en œuvre de mesures volontaristes particulières, ces dispositions et la mise en service de ces deux grands projets suisses respectivement en 2007 et en 2013 auront pour conséquence une certaine croissance du rail (tous passages confondus) entre 2005 et 2015, puis une croissance plus faible, liée à la saturation des nouveaux tunnels suisses et de la ligne historique de Modane ainsi qu'aux limites du trafic naturellement attiré par le fer. **Le trafic total de poids lourds au Mont Blanc et au Fréjus pourrait dans ce cas atteindre 3 000 000 de PL/an.**

Il a été dénombré 1 375 314 camions en 2011 !

La ligne existante a transféré 3,9 M tonnes en 2010

Comparaison prévisions et Réel

Nbre de P.L. Fréjus + Mont Blanc TMJA

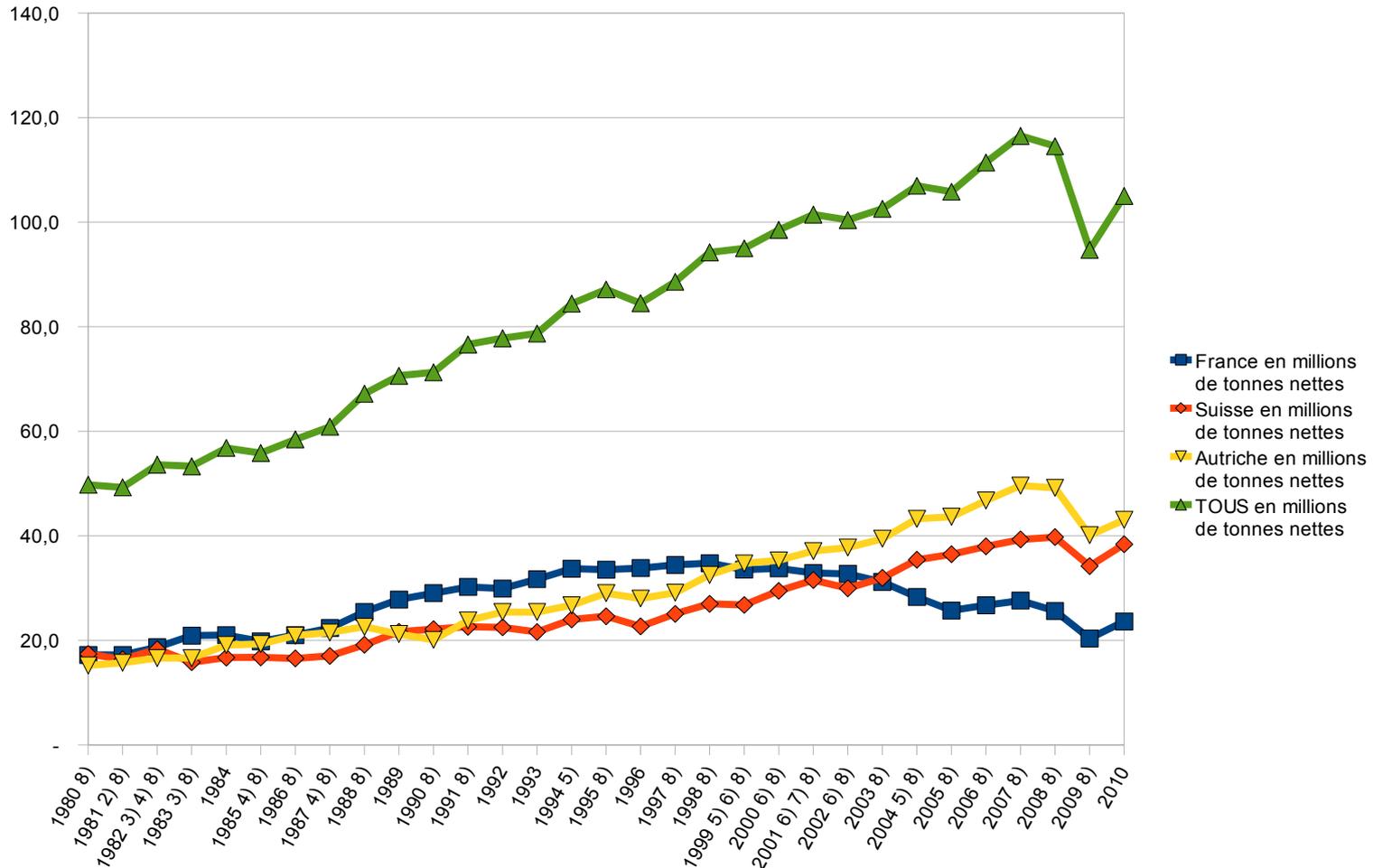


Les erreurs de prévisions

*Une méthodologie orientée,
adaptée au résultat commandé.*

Trafic de marchandises dans les Alpes

Source : Office fédéral des transports (OFT), Division Financement



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères
et européennes

NOR : MAEX1000749L

PROJET DE LOI

I. - Situation de référence et objectifs poursuivis par l'accord :

1° L'expérimentation d'autoroute ferroviaire alpine (AFA)

Le trafic actuel de poids-lourds enregistré entre la France et l'Italie a des effets de plusieurs ordres, dont un impact environnemental et un impact en termes de sécurité routière, qui suscitent des inquiétudes.

L'essentiel du trafic routier dans les Alpes du Nord s'effectue par deux passages dont les trafics s'accroissent de façon parallèle et qui a été le théâtre d'accidents graves, dont l'un a fait 39 morts en 1999. En 2008, le tunnel du Fréjus a connu un trafic de 824 000 poids-lourds, soit 12,2 millions de tonnes, et le tunnel du Mont-Blanc 588 000 poids-lourds, soit 8,6 millions tonnes.

La méthodologie / les prévisions

L'ensemble des prévisions mêmes récentes se sont révélées fausses.

Chaque étude expose la méthodologie utilisée.

Elle consiste à observer les croissances sur l'ensemble de l'arc alpin de l'Autriche à la Méditerranée et d'appliquer ce taux, corrigé de mesures « incitatives », « volontaristes », du taux de croissance du PIB...

Pourtant, jamais les méthodologies proposées ne sont appliquées sur les périodes passées ce qui permettrait d'évaluer leur pertinence.

Dans le cas du Lyon-Turin elles apparaissent comme l'habillage du résultat prédéfini, justifiant la nécessité de l'infrastructure.

LYON - TURIN

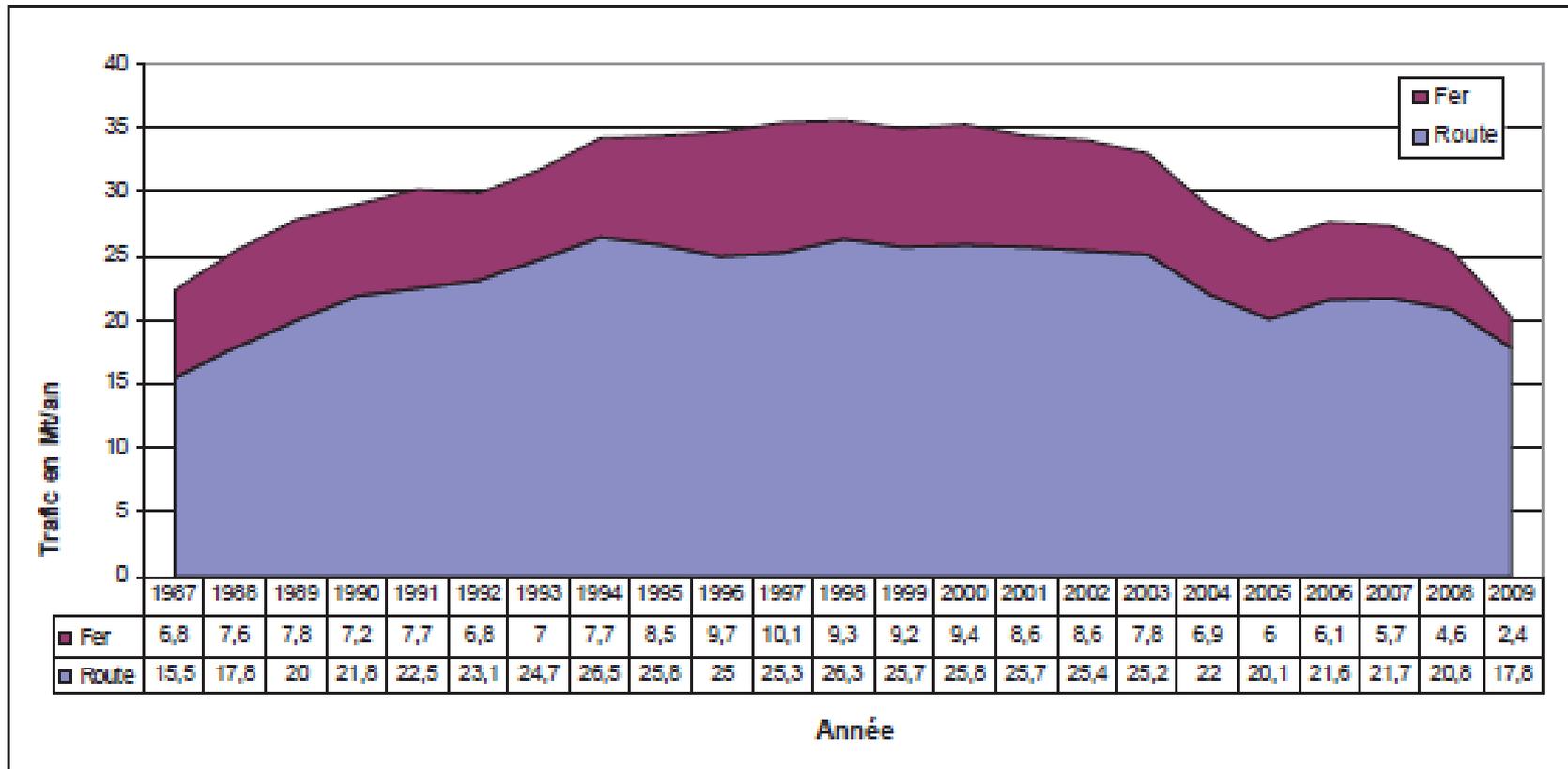
La ligne historique

Son utilisation

A Priori N°4

Une ligne du 19^{ème} siècle ne peut pas répondre aux besoins d'aujourd'hui...

Le graphique RFF *(pièce G page 46)*



Evolution de la demande Alpes du Nord françaises (Fréjus et Mont-Blanc) - Source : Alpinfo

On note que le poids transporté en 2009 par la route est égal à celui de 1988.
L'ouverture de l'autoroute de Maurienne (de 97 à 2000) n'a pas fait augmenter le trafic poids lourds.

Note RFF LTF de 2003 *(rapport COWI page 108)*

Cette note a été établie sur la base des résultats des études de développement réalisées par LTF avec le concours de RFF et RFI.

Par ailleurs, la Ligne Historique présente de fortes limitations dans ses parties nationales. C'est ainsi que le nœud de Chambéry, dont la capacité Fret est estimée par RFF à 12,5 MT, sera saturé à l'horizon 2010. Côté italien, RFI définit un potentiel Fret total limité à 15,4 MT sur la section située à l'est de Bussoleno et annonce officiellement, pour sa part, que la ligne sera saturée en 2014 ».

Sources: Office fédéral des transports (OFT); Office fédéral des routes (OFROU)

Quantité de marchandises transportées

En millions de tonnes nettes

	2000	2005	2008	2009 ¹	2010
Rail					
France	8.6	5.5 ^r	4.6	2.4	3.9

La prévision justifiant le projet est encore fautive, seules 3,9 millions de tonnes ont circulé sur la ligne existante.

Commentaires

L'utilisation maximum de la ligne se situe en 1997 avec un poids transporté par le fer de 10,1 millions de tonnes.

Par ailleurs, L. Besson indique dans un document publié par Chambéry Métropole que 91 trains circulaient en 2000 à Chambéry, il n'en circule que 34 aujourd'hui.

1 La “mixité” de Dullin/L’Epine ajouterait du trafic fret dans l’agglomération de Chambéry.

Oui mais dans quelle proportion ?

Il y a 12 ans on comptait en moyenne 91 trains quotidiens de marchandises à Chambéry. Aujourd’hui on en compte 34... Ce qui est recherché par la mixité

Le poids des marchandises transportées en 2000 est inférieur de 700.000 tonnes à celui de 1997, ce qui représente environ 5 trains par jour.

Il est donc établi que la ligne peut accepter au moins 96 trains par jour soit 2/3 de plus environ.

Capacité de la ligne historique

L'étude COWI à la demande de l'Europe

(avril 2006 page 109 - 110)



Tableau 5.1 Résumé des calculs de capacité de la ligne historique.- Millions de tonnes

Etude			Capacité totale
LTF – Document B 26.1	Longueur max. des trains : 750 m	Situation de référence 1	18,19 MT
		Situation de référence 2	19,16 MT
	Longueur max. des trains : 650 m	Situation de référence 1	17,41 MT
		Situation de référence 2	18,26 MT
Note RFF – LTF du 20/01/03	Longueur max. des trains : 650 m		17,00 MT
Etude PWC de juin 2004	Longueur max. des trains : 650 m		18,59 MT

Conclusion

Nous sommes donc d'avis que la capacité maximale de la ligne se situe entre 17,00 MT (Note RFF - LTF du 20/01/2003) et 18,59 MT (Etude de PWC de 2004) et que les estimations des opposants sont dès lors surestimées.

Dans les conditions énoncées, par ce cabinet, la capacité de la ligne est > à 18 MT. Les calculs tiennent compte de pondérations importantes qui peuvent s'améliorer.

Pondérations importantes

Charge moyenne des PL (poids lourds) transportés :	16,4 T
Coefficient de remplissage moyen d'un train AFM :	70 % (ce taux correspond à un service de masse comme Eurotunnel).
Nombre de jours d'exploitation par an :	300

Compte tenu d'une organisation logistique améliorée et d'une longueur de 650 m des trains, il est considéré que ce tonnage moyen peut être augmenté à moyen terme à 625 T dans le sens France - Italie (le sens le plus chargé), soit 625 T/jour x 260 jour/an = 162.500 T par train par an.

¹⁰Pour le fret, le coefficient correspond au ratio 260/365, obtenu sur la base du nombre de jours ouvrables de circulation qui est de l'ordre de 260 jours par an. Pour l'autoroute ferroviaire, le nombre de jours ouvrables de circulation retenu est de 300 jours par an, soit un ratio de 300/365.

RFF considère **300** jours de circulation pour l'autoroute ferroviaire (Pièce G page 61).

Nous partageons dès lors l'avis de LTF que la saturation de la ligne historique sera atteinte avant 2020.

Cette conclusion est historiquement démentie, la ligne est loin d'être saturée.

Le Ministère des transports

Source : <http://www2.equipement.gouv.fr/mont-blanc/Pages/21.html>

Toutefois le Ministère annonçait sur son site Internet une capacité de 20 millions de tonnes/an pour le tunnel du Montcenis

- l'amélioration de l'acheminement du fret sur l'itinéraire Ambérieu-Modane-Turin, en modernisant la ligne historique pour porter sa capacité à 20 millions de tonnes/an au lieu de 12 aujourd'hui et des accès lointains ou proches au futur tunnel de base,

La capacité de transport de marchandises se situe indéniablement entre 18,59 millions de tonnes et 20 millions de tonnes après avoir pris en compte les trains de voyageurs.

Commentaires

Il apparaît que la ligne disposait, de façon indéniable, d'une capacité inutilisée en 2010 de **15 millions de tonnes environ soit près de 75 % de sa capacité.**

La saturation de la ligne existante ne peut s'envisager que si la production industrielle augmente dans la même proportion.

Compte tenu de la charge moyenne d'un camion (15 tonnes) cela représente l'équivalent d'un million de camions par an.

En considérant comme raisonnable le transfert de 750.000 camions sur le rail (11,25 Millions de tonnes), il resterait 625.314 camions/an, aux tunnels du Fréjus et Mont-Blanc, soit environ 860 camions/jour par tunnel.

RFF le dit :

- * *Circulation TER bien meilleure qu'avant.*
- * *Installations modernes, performantes.*
- * *Permet de gagner 20mn entre Bourg en Bresse et Bellegarde (78 km).*
- * *Minimise les impacts sur l'environnement.*
- * *Amélioration de temps sans amélioration de vitesse.*

Source vidéo : http://www.rff.fr/spip.php?page=popupvideo&id_document=4607lang=fr

**Il en est de même pour les lignes existantes
entre Lyon, Chambéry, Modane et Turin**

Fréjus / Mont-Blanc et Vintimille

Les Poids Lourds / Origine du trafic

p. 36

Les simulations à l'horizon 2015 du fret aux franchissements franco-italiens

- Dans le rapport Legrand, il est clairement indiqué que les trafics de marchandises franchissant les Alpes franco-italiennes au nord et au sud sont relativement indépendants.

« Pour ce qui est des poids lourds, ceux qui passent au tunnel du Mont-Blanc et du Fréjus viennent à 99% de la région Rhône-Alpes et du nord de la France et de l'Europe ; à l'inverse à Menton 90% des poids lourds sont issus des régions riveraines de la Méditerranée, du sud-ouest de la France et de la péninsule ibérique. Les possibilités de reports entre les itinéraires des Alpes du Nord et du Sud sont donc très limitées. »⁵

L'hypothèse d'indépendance des passages Nord et Sud des Alpes franco-italiennes est considérée vraisemblable par les services de la SNCF. Toutefois, les analyses réalisées

- Selon l'enquête aux frontières réalisée par le GEIE Alpetunnel présente les origines-destinations des poids lourds et des convois ferroviaires franchissant différents points frontières italiens.

« Par rapport à la liaison Lyon-Turin, les enjeux en matière d'itinéraires poids lourds se situent presque exclusivement sur les passages des Alpes du Nord. Les flux de Vintimilles par voie ferrée ou route sont, compte tenu de leur origine/destination, quasi-captifs de ce passage »⁶

⁵ LEGRAND, Rapport du groupe de travail sur les percées alpines, juillet 1991, citation *in* page 2.

⁶ GEIE ALPETUNNEL, Analyse des flux de marchandises transalpins, Rapport de synthèse, citation *in* page 80.

Une logique différente pour le passage par Vintimille

Ce passage, soumis à la croissance de tous les trafics terrestres, aussi bien de voyageurs que de marchandises, a connu une augmentation notable du nombre de poids lourds ; la raison principale étant l'ouverture de la péninsule ibérique au marché européen. **Ainsi le trafic de poids lourds à Vintimille est-il surtout dû aux échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Italie, qui représente 44,4% du total des flux de poids lourds. Ces échanges induisent des flux très largement captifs.** A noter que la part des poids lourds dans le trafic total (Véhicules légers + Poids lourds) est passée de 13,6% en 1985 à 20,5% en 2000. Enfin, il est à souligner que ce passage atteint ses limites de capacité.

Commentaires

Toutes les études initiales puis en 2000, indiquent que la ligne Lyon – Turin ne peut raisonnablement capter le trafic méditerranéen sur l'axe italo-espagnol.

Y compris dans l'enquête publique de 2006 pour le tunnel international, RFF évalue à environ 2 millions de tonnes par an les marchandises qui pourraient provenir de cet axe.

La voie Maritime est plus adaptée entre l'Espagne et l'Italie, moins polluante que le rail à la tonne transportée, moins coûteuse.

service des trains d'autoroute ferroviaires plus longs (1 122 m voire 1500 m). Enfin l'autoroute ferroviaire non accompagnée entre l'Espagne et l'Italie pourrait permettre de transporter 2 Mt complémentaire.

Poids Lourds Espagne-Italie : *La solution maritime.*



Les autoroutes de la mer : une solution gagnant/gagnant



POUR LA COLLECTIVITÉ :

En développant les autoroutes de la mer et en reportant jusqu'à plus d'1/3 du trafic international vers ces lignes, la collectivité réalise d'importantes économies :

- on réduit sensiblement les nuisances : congestion, accidentologie, coûts d'exploitation des autoroutes...
- on évite des travaux lourds d'élargissement des autoroutes pour répondre au problème de congestion.

Créer un km de voie supplémentaire dans chaque sens sur autoroute coûte en moyenne 8 M€ :

Or, à titre de comparaison :

- 1 navire roulier* neuf coûte moins de 40 M€, soit l'équivalent de 5 km de voie supplémentaire,
- un navire mixte** coûte en moyenne 100M€, soit l'équivalent de 12,5 km de voie supplémentaire.

Une simulation a été réalisée sur la ligne Barcelone-Gènes. Avec 75 000 poids lourds transportés, la ligne actuelle permet déjà une économie de 27 M€ pour la collectivité***. Avec 236 000 poids lourds supplémentaires transportés, la ligne renforcée apporterait une économie supplémentaire de 84 M€.

* C'est-à-dire dédié au transport de camions et remorques.

** Transportant à la fois des camions, remorques, véhicules légers et passagers.

*** Différentiel des coûts pour la collectivité entre transports routiers et maritimes : ces coûts incluent notamment les effets sur l'urbanisation, les infrastructures, les paysages, l'effet de serre, la pollution atmosphérique, le bruit, les accidents routiers.

POUR LE TRANSPORTEUR :

Emprunter les autoroutes de la mer est très avantageux en terme de coût et de temps.

A titre d'exemple, emprunter la ligne Barcelone-Gènes permet :

une économie de 30% sur le tronçon Barcelone-Gènes. Cette économie atteint même 36% en intégrant l'écobonus italien qui était en place de 2007 à 2009 : il réduit à 700 € le coût du trajet maritime

un gain de temps, élevé pour les longs trajets : 14h en moins pour un trajet Saragosse-Trieste en intégrant les temps de pauses et de repos.

un gain en terme de gestion du personnel : le chauffeur est considéré en repos lorsqu'il est à bord du navire.



Poids Lourds Espagne-Italie : *La solution maritime.*

RFF le confirme :



Comment éviter la croissance des poids lourds?

- Les modes maritimes et ferroviaires devront transporter un supplément supérieur à 2 000 PL/Jour.
- Sur les longues distances, le transport maritime est l'alternative naturelle:
- 2/3 du trafic à détourner = 6 à 7 navettes quotidiennes à créer entre Espagne + France et Italie.

Poids Lourds Espagne-Italie : *La solution maritime.*

RFF le confirme :



Un exemple théorique de services « Ro-Ro » en 2020

- 2 à 3 rotations/jour entre l'Espagne du Sud (Valence) et l'Italie du Nord (Gênes, Livourne)
- 2 rotations par semaines entre l'Espagne du Sud et l'Italie du Sud (Civitavecchia, Naples)
- 5 à 6 rotations quotidiennes entre l'Espagne du Nord (Barcelone) et l'Italie du Nord
- 4 rotations par semaines entre l'Espagne du Nord et l'Italie du Sud
- 2 rotations par semaines entre le Sud de la France (jusqu'à Marseille) et l'Italie du Sud
- 1 rotation par semaine entre l'Est de PACA (Toulon) et l'Italie du Sud

Capacité des autoroutes Maritimes

Un navire roulier dispose d'une capacité de cargaison de 220 remorques voire plus. **Pour 300 millions d'€ d'investissement, il est possible de transporter plus de mille camions/jour dès maintenant.**

C'est à l'Espagne et l'Italie, responsables cette pollution de financer les bateaux avec l'aide de l'Europe

Ce moyen de transport offre donc des possibilités importantes pour le trafic routier circulant entre l'Espagne et l'Italie, à un prix moins onéreux que le rail.

Le projet de faire passer les camions utilisant le passage de Vintimille sur la ligne Lyon-Turin n'est pas crédible, ni financièrement, ni matériellement, face à l'opportunité maritime.

Dans le quart Sud-est, les investissements à prévoir en priorité pour favoriser le report modal, doivent donc porter sur les axes les plus problématiques.

- ▶ Pour le passage de Vintimille, la voie maritime paraît être une alternative, efficace, rapide et moins coûteuse à mettre en œuvre.
- ▶ Pour la traversée Nord des Alpes il faut utiliser dès maintenant et améliorer l'existant.
- ▶ Pour l'axe Nord/Sud il y a urgence à développer le report sur le rail et le fluvial entre Marseille et Paris.

LYON - TURIN

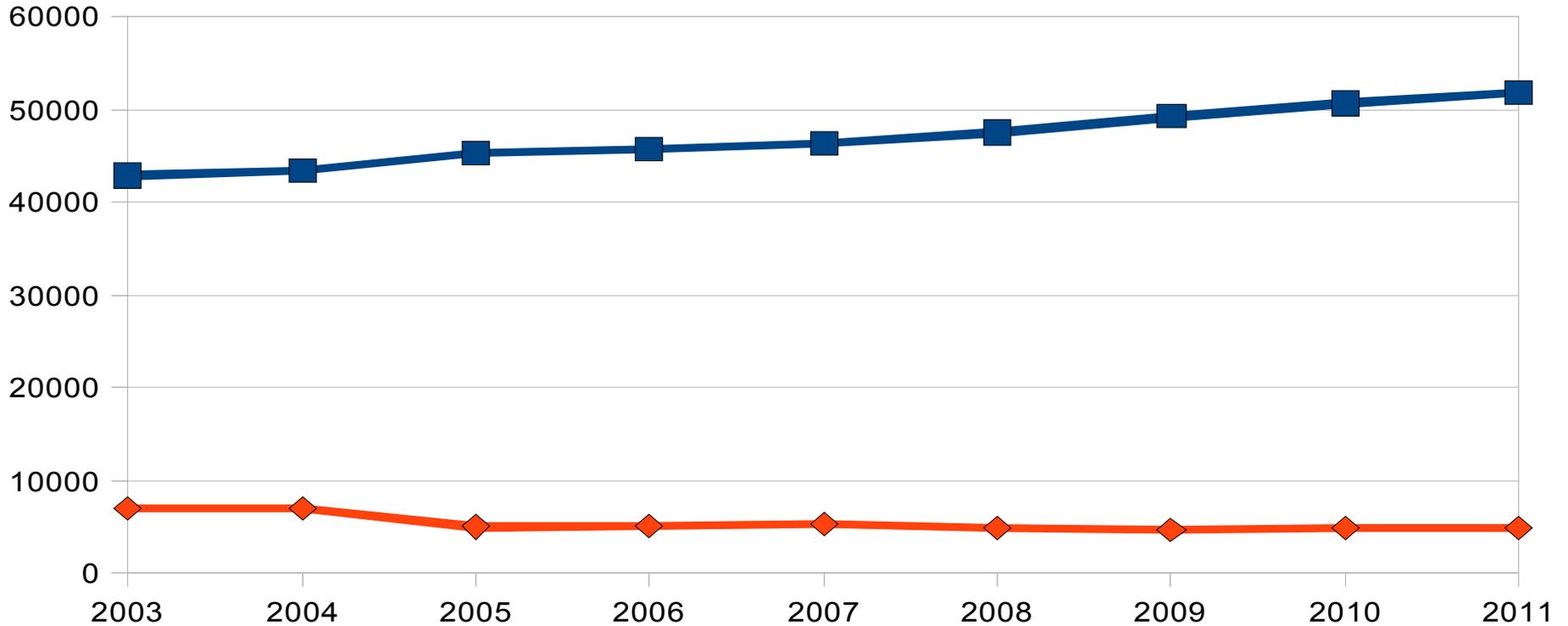
Transports dans les Alpes.

A Priori N° 5

Camions = 1^{ère} source de pollution.

Bilans Routiers Voitures et camions (transfrontaliers et régionaux)

(source Conseil Général Savoie 73)



■ Chignin Voitures
◆ Chignin Camions

Source : Conseil Général de Savoie

	Nbre Poids Lourds Savoie									± Période
Source : Conseil Général de Savoie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Chambéry Nord	5 715	5 468	4 718	4 740	4 967	5 212	4 448	4 696	5 071	-644
Part émission CO ²	24,17%	23,02%	21,42%	21,13%	21,20%	22,13%	19,22%	19,82%	21,08%	-
Tunnel des Monts	5 596	5 376	4 663	4 851	5 005	4 940	4 470	4 590	4 658	-938
Part émission CO ²	26,95%	25,68%	24,40%	24,92%	24,51%	24,06%	21,77%	21,84%	21,68%	-
Barr Chignin	6 886	6 788	4 810	4 875	5 021	4 684	4 407	4 604	4 705	-2181
Challes les Eaux	142	134	147	181	187	188	203	186	182	40
Chignin Challes	7028	6922	4957	5056	5 208	4 872	4 610	4 790	4 887	-2141
Part émission CO ²	45,05%	44,34%	35,40%	35,64%	36,02%	33,90%	31,91%	32,10%	32,04%	-
Aiton St Pierre bvlle	4020	3736	2884	3043	3 148	2 894	2 471	2 630	2 635	-1385
La Chambre St Jean	3810	3660	2801	2959	3 034	2 823	2 388	2 545	2 571	-1239
Part émission CO ²	57,60%	56,14%	49,59%	50,16%	50,44%	49,19%	44,62%	45,79%	46,22%	-
St Michel - Modane	3562	3122	2519	2659	2 720	2 521	2 079	2 307	2 251	-1311
Frejus	3 423	3 141	2 619	2 370	2 456	2 303	1 922	2 053	2 064	-1359
Frejus annuel	1 249 395	1 146 465	955 935	865 050	896 440	840 595	701 530	749 345	753 360	-496 035

Source : Conseil Général de Savoie

5 voitures = 1 poids lourd (CNR)	Nbre Voitures eq Poids Lourds Savoie									± Période
Source : Conseil Général de Savoie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Chambéry Nord	17 934	18 282	17 313	17 697	18 466	18 341	18 689	19 001	18 989	1055,4
Part émission CO ²	75,83%	76,98%	78,58%	78,87%	78,80%	77,87%	80,78%	80,18%	78,92%	
Tunnel des Monts	15 171	15 556	14 449	14 617	15 416	15 592	16 060	16 422	16 827	1655,8
Part émission CO ²	73,05%	74,32%	75,60%	75,08%	75,49%	75,94%	78,23%	78,16%	78,32%	
Barr Chignin	6 111	6 303	6 655	6 761	6 893	7 213	7 550	7 892	8 144	2033
Challes les Eaux	2 462	2 385	2 391	2 369	2 357	2 286	2 288	2 238	2 220	-241,4
Chignin Challes	8 573	8 689	9 045	9 129	9 250	9 498	9 838	10 130	10 364	1791,6
Part émission CO ²	54,95%	55,66%	64,60%	64,36%	63,98%	66,10%	68,09%	67,90%	67,96%	
Aiton St Pierre bvlle	2 329	2 373	2 368	2 453	2 490	2 444	2 504	2 550	2 543	213,4
La Chambre St Jean	2 804	2 859	2 847	2 941	2 981	2 915	2 964	3 013	2 991	187,2
Part émission CO ²	42,40%	43,86%	50,41%	49,84%	49,56%	50,81%	55,38%	54,21%	53,78%	
St Michel - Modane	1 391	1 400	1 374	1 451	1 456	1 408	1 457	1 437	1 462	70,6
Frejus	470	459	428	465	480	473	463	490	486	15,4

Commentaires

Le trafic des automobiles est largement supérieur au trafic des Poids Lourds qui intègre **le trafic régional et le trafic franco-italien**.

Le trafic automobile **connaît une croissance constante**, le trafic Poids Lourds une légère diminution ou une stagnation.

à Chambéry Nord **on dénombre en 2011**,

5.071 camions par jour pour...

94.945 voitures qui équivalent en émission de CO²

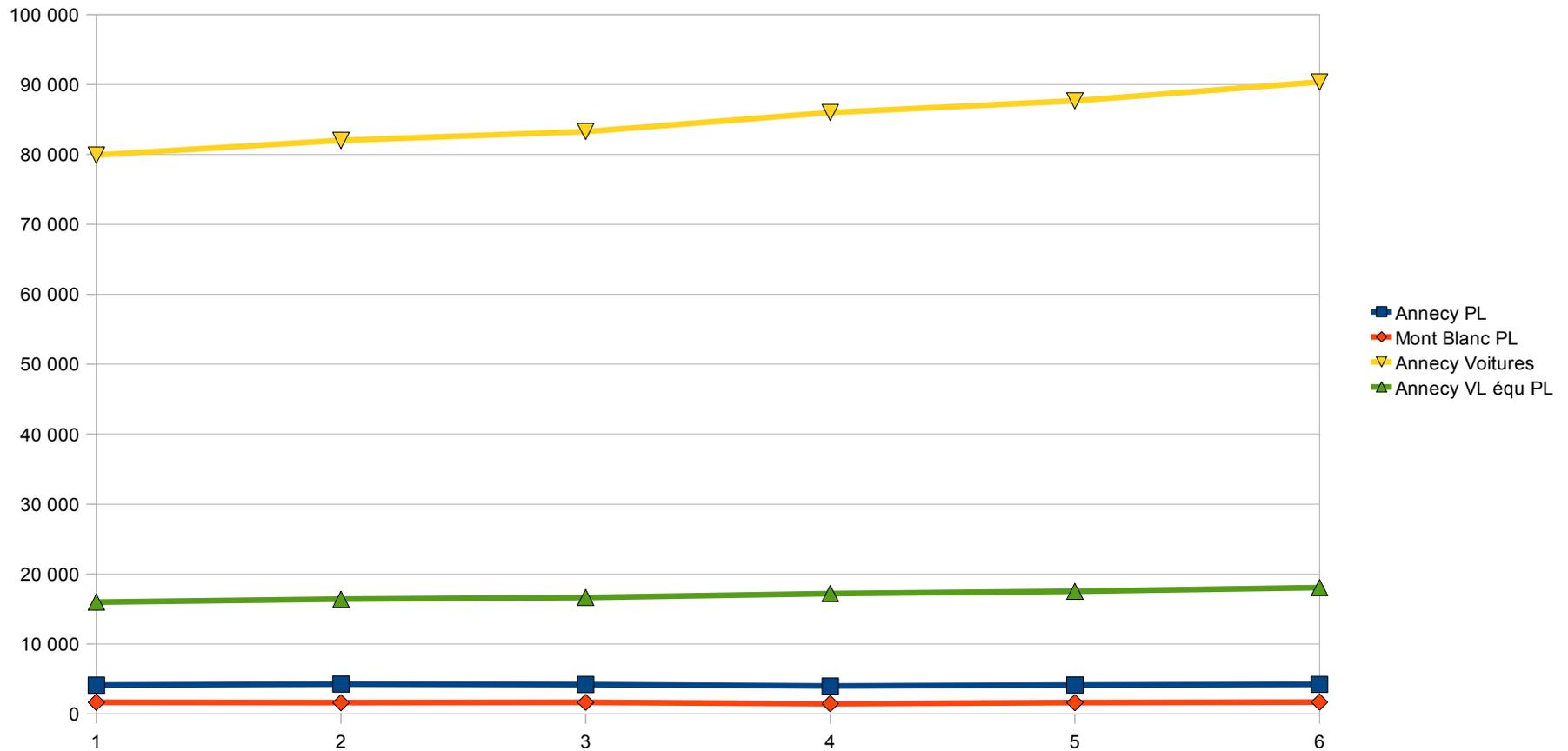
à 18.989 camions (*5 voitures = 1 camion*)

La part des camions franco-italiens dans l'émission moyenne de pollution est de 13,53 %, (*Référence de circulation moyenne : Chignin Challes*).

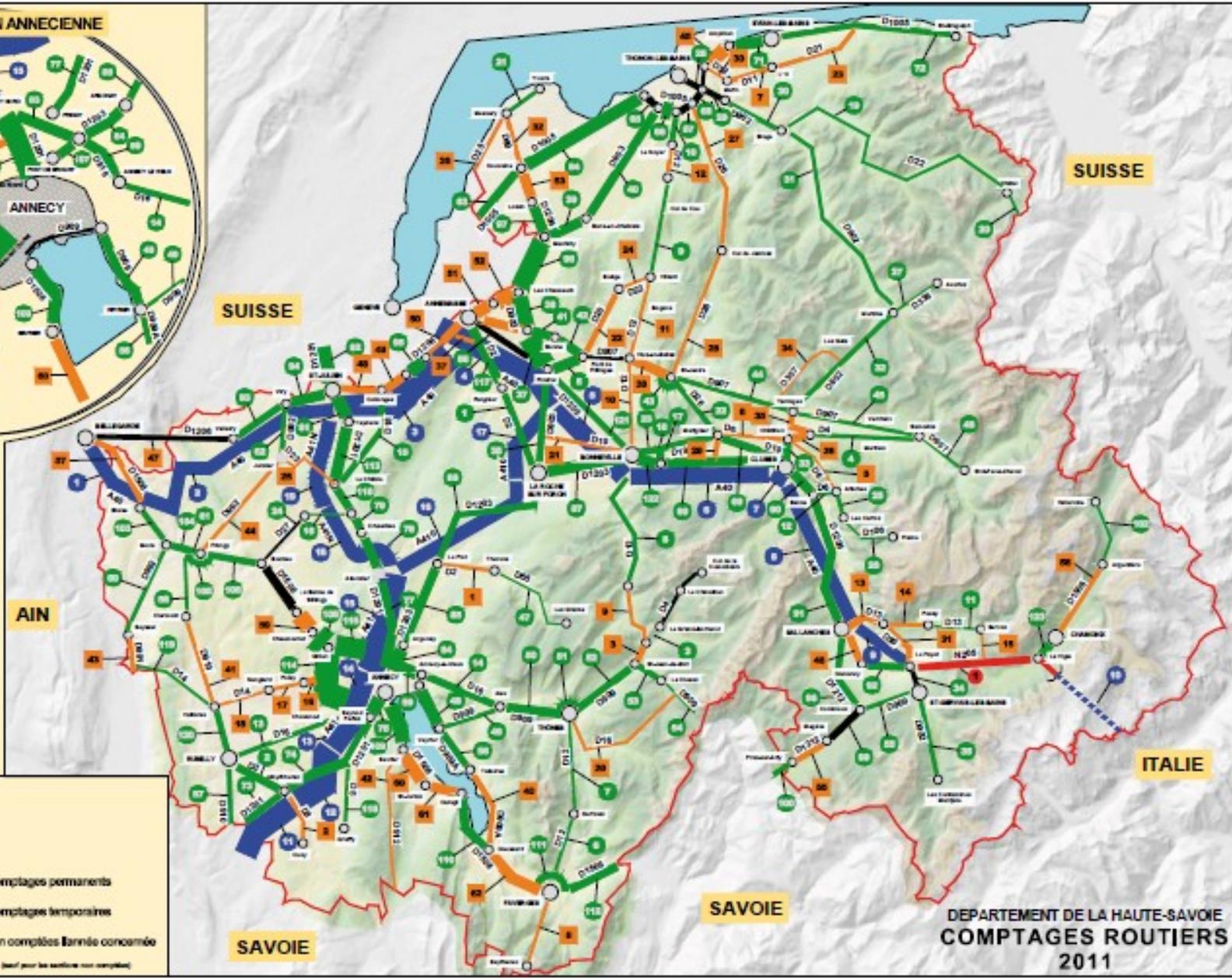
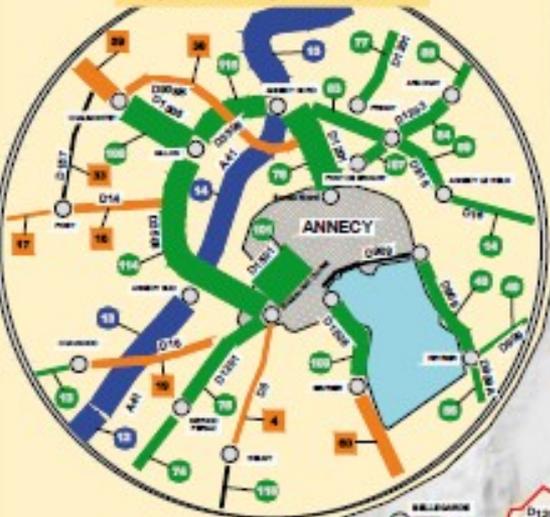
Cette part est en diminution constante depuis 2003, elle était de 21,94 %, en amélioration de 8,41 % **hors amélioration technique du parc PL**.

Transport en Haute-Savoie

Comparaison VL - PL Anancy 2006 à 2011



AGGLOMERATION ANNECIENNE



-  Autoroutes
 -  Routes nationales
 -  Routes départementales: comptages permanents
 -  Routes départementales: comptages temporaires
 -  Routes départementales non comptées l'année concernée
- L'épaisseur de la ligne est proportionnelle au nombre de véhicules (sauf pour les sections non comptées)

DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE
COMPTAGES ROUTIERS
 2011

Source : Conseil Général de Haute-Savoie

5 voitures = 1 poids lourd (CNR)	Nbre Voitures eq Poids Lourds Haute-Savoie						± Période
Source : Conseil Général de Haute-Savoie	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Annecy VL équ PL	15 980	16 401	16 656	17 200	17 533	18 071	2 090
Part émission CO ²	79,55%	79,41%	79,91%	81,25%	80,91%	81,09%	
Frontière savoie 11	5 442	5 674	5 736	6 081	6 345	6 688	1 246
Frontière savoie 73	1 762	1 762	2 754	1 741	1 737	1 759	-4
Frontière savoie	7 205	7 436	8 489	7 822	8 082	8 447	1 242
Part émission CO ²	71,66%	70,93%	72,74%	73,98%	73,99%	74,24%	
Bonneville Cluses	9 240	9 490	9 312	9 225	9 120	9 423	182
Part émission CO ²	69,68%	70,05%	70,82%	72,88%	72,34%	71,94%	
Cluses Sallanches	5 646	5 669	5 518	5 466	5 649	5 773	127
Part émission CO ²	66,71%	67,10%	66,28%	65,52%	68,77%	68,34%	
Mont Blanc	2 011	2 048	1 827	657	668	682	-1 329

Source : Conseil Général de Haute-Savoie

Source : Conseil Général de Haute-Savoie	Nbre Poids Lourds Haute-Savoie						± Période
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Annecy 13	1 980	2 108	2 009	1 940	2 069	2 129	149
Annecy 101	2 128	2 145	2 177	2 029	2 068	2 085	-43
Annecy PL	4 108	4 253	4 187	3 970	4 136	4 214	106
Part émission CO ²	20,45%	20,59%	20,09%	18,75%	19,09%	18,91%	
Frontière savoie	2 850	3 048	3 181	2 750	2 842	2 931	81
Part émission CO ²	28,34%	29,07%	27,26%	26,02%	26,01%	25,76%	
Bonneville Cluses	4 021	4 058	3 837	3 432	3 487	3 676	-345
Part émission CO ²	30,32%	29,95%	29,18%	27,12%	27,66%	28,06%	
Cluses Sallanches	2 817	2 779	2 807	2 876	2 565	2 674	-143
Part émission CO ²	33,29%	32,90%	33,72%	34,48%	31,23%	31,66%	
Mont Blanc PL	1 661	1 614	1 649	1 462	1 607	1 704	43
Annuel	606 216	588 935	601 986	533 658	586 601	621 954	15 738
Mont Blanc + Frejus	4 031	4 070	3 952	3 384	3 660	3 768	-263
Annuel	1 471 266	1 485 375	1 442 581	1 235 188	1 335 946	1 375 314	-95 952

Commentaires

En Haute-Savoie comme en Savoie, on observe une diminution du trafic poids lourds « franco-italien » sur la période 2006 -2011 qui passe de 4.031/jour à 3.768/jour.

A l'inverse, le nombre de voiture dans l'agglomération d'Annecy connaît une très forte augmentation sur la même période passant de 79.902/jour en 2006 à 90.354 en 2011 (+10.452).

Aux mêmes points de comptage, on dénombre 4.214 PL/jour contre 4.108 en 2006 (+106).

L'augmentation du nombre de voitures en Haute-Savoie entraîne une augmentation de la part d'émission de pollution des voitures

Conclusion

Il est donc urgent d'utiliser les voies ferrées existantes, rénovées il y a peu, pour que le trafic poids lourds diminue immédiatement en le reportant sur le rail.

Dans le même temps, La France et l'Italie doivent s'engager dans une politique de développement urgent des transports collectifs fréquents de proximité, seule solution pour que régresse l'utilisation de la voiture. Il s'agit bien sûr des trains mais également des transports urbains, bus, tramway ...

Le financement du Lyon-Turin rendrait impossible toute intervention d'ampleur sur les lignes TER permettant d'agir sur le trafic automobile en constante augmentation. A la mise en service prévisionnelle du projet l'augmentation de l'utilisation des voitures (200 équivalent camions par an) aura annulé l'amélioration escomptée.

Vu cette détérioration, le calcul des coûts externes n'est pas pertinent.

Utilité Publique

Jurisprudence du Conseil d'État

Sur la légalité du décret attaqué :

Sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens des requêtes :

Considérant qu'une opération ne peut légalement être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement, les inconvénients d'ordre social et les atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente ;

Constats de la Cour des Comptes

(rapport autoroutes ferroviaires février 2012)

Autoroute Ferroviaire Aiton Orbassano

- ❖ - *Des résultats modestes en termes de développement durable, réduction des émissions de CO2, liée au report annuel de 500 000 camions, reste très modeste*
- ❖ - *le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier*
- ❖ - *Aucune évaluation économique et socio-environnementale n'a été menée pour apprécier l'intérêt de ces services au regard des coûts publics supportés.*
- ❖ - *Aucun des objectifs affichés ... n'a été atteint*
- ❖ - *L'efficacité en report modal et l'intérêt environnemental de ces autoroutes ferroviaires resteront modestes*
- ❖ - *une progression des trafics qui n'est pas acquise et ... des critères de rentabilité qu'il reste à définir.*
- ❖ - *le coût total est supporté ... à 40 % par la subvention.*
- ❖ - *Tout en associant les partenaires privés ..., il les exonère largement des risques financiers correspondants, alors qu'elles ont commercialement dégagé un bénéfice du fonctionnement de l'autoroute alpine*

Constats du Ministre de l'Écologie (rapport Cours des Comptes autoroutes ferroviaires février 2012)

- ❖ - **26 000 semi-remorques en 2011, soit un taux d'occupation des rames proche de 75 %.**

Constats du Ministre de l'Économie (rapport Cours des Comptes autoroutes ferroviaires février 2012)

- ❖ - **des résultats modestes en termes de report modal et de réduction des émissions de gaz à effet de serre au regard des soutiens financiers publics consentis**
- ❖ - **L'effet environnemental est, dès lors, relativement faible**
- ❖ - **les deux autoroutes ferroviaires auront permis d'économiser moins de 30 000 tonnes de CO²**

Constats du Ministre du Budget (rapport Cours des Comptes autoroutes ferroviaires février 2012)

- ❖ - **faibles bénéfiques en termes de report modal, de décongestion des axes routiers concernés et de réduction des gaz à effet de serre**
- ❖ - **préférable que le développement des autoroutes ferroviaires se fasse au coût le plus faible possible pour les finances publiques**
- ❖ - **pas acceptable pour les finances publiques de s'en remettre à la croyance que la croissance des volumes suffit à assurer la rentabilité**
- ❖ - **Toute décision d'augmentation ...du service d'autoroute ferroviaire devrait donc absolument être précédée d'une étude d'opportunité**

Constats

du Président de R.F.F.

(rapport Cours des Comptes autoroutes ferroviaires février 2012)

REPONSE DU PRESIDENT DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF)

Réseau Ferré de France ne formule pas d'observations hormis des suggestions rédactionnelles concernant l'expérimentation réalisée sur l'autoroute Perpignan-Luxembourg par la société exploitante.

Commentaires

Si les remarques de février 2012 ont bien été faites dans le cadre d'une analyse de l'autoroute ferroviaire alpine, il n'en reste pas moins que **celles reproduites ci-dessus ont une portée générale et vise le modèle d'autoroute ferroviaire dans son ensemble.**

La Cour des Comptes a d'ailleurs repris le thème des projets d'autoroutes ferroviaires dans son « rapport sur la situation et les perspectives des finances publiques » du 2 juillet 2012.

Elle y confirme son jugement défavorable et incite à l'investissement sur le réseau existant.

3 - Mieux choisir les investissements publics

Pour être lancés, ces investissements doivent d'abord être rentables dans une acception large, dite socio-économique, englobant toutes leurs retombées et tous leurs coûts, y compris ceux qui ne sont pas monétaires comme les effets sur l'environnement, pour l'ensemble des agents économiques.

Une vigilance particulière est nécessaire sur l'effet des partenariats public privé qui reportent la charge de l'investissement sur les dépenses de fonctionnement et sur de longues durées en rigidifiant ainsi les budgets

¹²⁷ En pratique, toutefois, certaines entreprises publiques s'endettent pour investir sans avoir les moyens de rembourser leurs dettes (cf. le cas de RFF analysé dans le rapport public thématique de la Cour de 2008 sur le réseau ferroviaire).

efficacement les décisions. Les évaluations *a priori* sont trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante : elles mettent parfois en évidence une forte rentabilité socio-économique et compensent une faible rentabilité financière par des subventions. La Cour a montré dans plusieurs rapports, par exemple sur le réseau ferroviaire en 2008, que la rentabilité socio-économique de beaucoup d'infrastructures s'avère *a posteriori* nettement inférieure aux estimations *a priori*.

Il ne s'agit pas pour autant d'abandonner ces évaluations, mais au contraire de les étendre à d'autres secteurs, éventuellement en les adaptant à leurs spécificités, et de les soumettre à une contre expertise indépendante. En effet, de nombreux investissements ont une rentabilité socio-économique suffisante pour être retenus, mais les contraintes budgétaires interdisent de tous les réaliser. Il faut donc faire des choix et établir des priorités.

Pour les investissements publics à venir, il serait donc souhaitable qu'une instance puisse définir les méthodes d'évaluation et veiller à une contre-expertise des principaux projets indépendante des maîtres d'ouvrage. Elle devrait s'assurer du suivi du financement et de la mise en œuvre du projet.

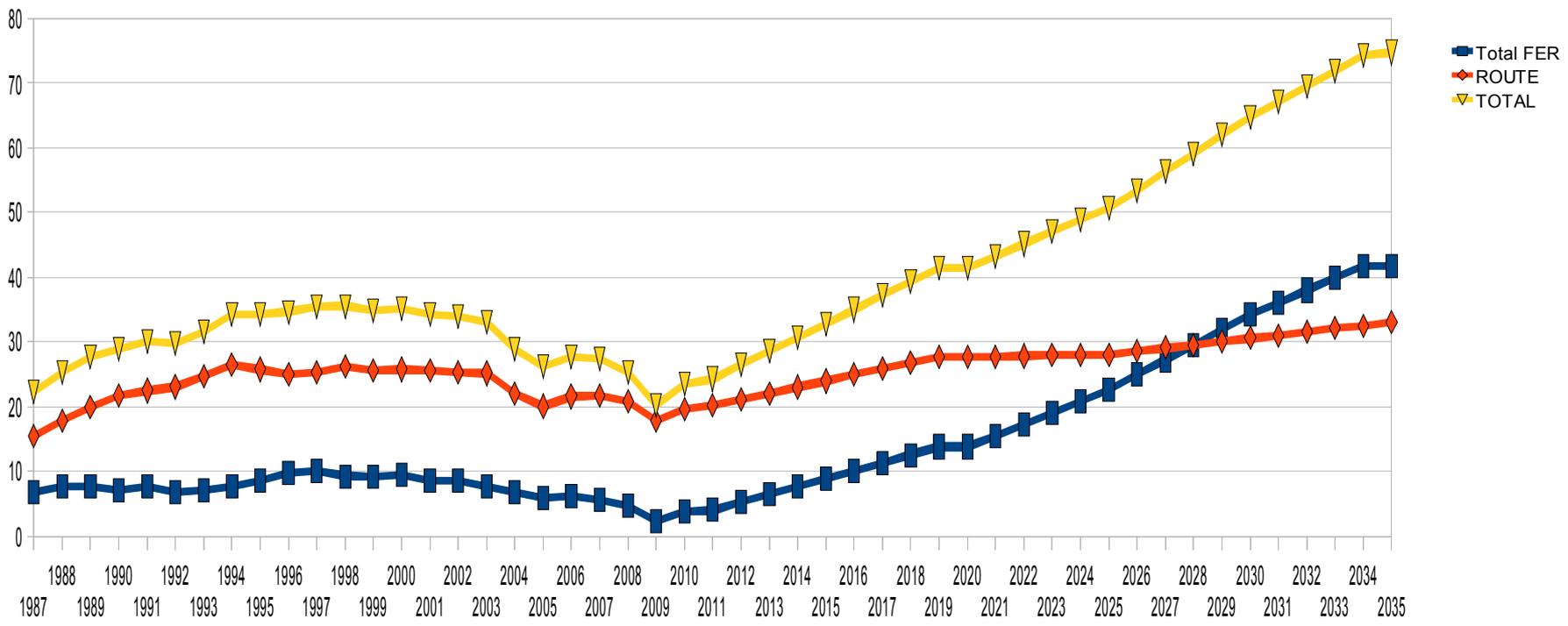
concernent que trois des 14 lignes prévues. D'autres projets très coûteux sont en passe d'être engagés comme les liaisons Lyon Turin (dont le coût global pour la seule partie française est supérieur à 11 Md€) ou, en

taxe. En outre, l'existence de cofinancements entre l'Etat et les collectivités territoriales peut conduire, en cas de rentabilité insuffisante, l'ensemble des partenaires à devoir augmenter encore leurs contributions respectives.

économique, ni l'intérêt environnemental ne sont établis. Elle a rappelé qu'il était nécessaire d'accorder la priorité à la modernisation et à l'entretien du réseau ferroviaire existant.

Le graphique ci-dessous représente dans la première partie le réel (1987 à 2011) puis les projections de RFF jusqu'en 2035. **Rien ne fonde cette augmentation irrationnelle.**

Ce graphique donne tout son sens à la formule de la Cour des Comptes : *«Pour les investissements publics à venir, il serait donc souhaitable qu'une instance puisse définir les méthodes d'évaluation et veiller à une contre-expertise des principaux projets indépendante des maîtres d'ouvrage. »*



Évaluation linéaire des progressions annoncées M tonnes par RFF à partir de 2012 (pièce G page 66)

Emploi :

A Priori N°6

La construction de la ligne va créer des emplois.

Les promoteurs de la nouvelle ligne Lyon-Turin annoncent régulièrement l'intérêt de ce projet pour l'emploi.

Ils limitent toutefois leurs déclarations à la période du chantier.

*Les effets à long terme sur l'emploi **sont négatifs**, puisque les emplois qui pourraient être créés en exploitation sont inférieurs aux emplois détruits dans le secteur routier.*

Emploi

Dans l'édition du Dauphiné Libéré du 13 mars 2012, Louis Besson déclarait:

2 Quelles répercussions sur l'emploi ?

L.B. : « C'est difficile à dire. Les plus optimistes vont jusqu'à 10 000 personnes sur le chantier. Il est plus raisonnable de parler de 3 000 ».

Cette déclaration visait les emplois induits par le chantier de construction.

En exploitation, le projet Lyon Turin détruirait à terme, mécaniquement, au moins 2.500 emplois sur la base des évaluations de RFF (680.000 camions/an, 308 kms)

Emploi

LTF évalue les emplois créés par l'exploitation des voies du tunnel international à 130 :

Coût de fonctionnement de la future liaison transfrontalière :

En phase d'exploitation, les estimations réalisées pour ce poste font état de **34 millions d'euros par an** pour le renouvellement des équipements, **8,3 millions par an** pour l'exploitation (sur la base d'un effectif de 130 personnes) et enfin de **22 millions par an** pour effectuer la maintenance.

Sur la même base rapportée au km de voies, le nombre d'emplois créés seraient au mieux de 280, auxquels il faut ajouter les emplois d'exploitation qui peuvent être définis en comparaison de l'emploi existant pour l'autoroute ferroviaire, soit 25 emplois en France pour 25.000 camions (*source projet de Loi NOR : MAEX1000749L*).

Sur la base des prévisions optimistes de RFF.

C'est donc **au mieux un millier d'emplois** qui pourraient être créés, à comparer à la **disparition de 2.500 emplois dans le secteur routier.**

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la mise en place d'un service de ferroutage entre la France et l'Italie

S'agissant de services innovants, l'impact économique lié à ces projets d'autoroute ferroviaire peut difficilement être apprécié avec certitude. Cependant, l'expérimentation en cours peut apporter un éclairage. Elle se traduit par l'emploi direct d'une cinquantaine de personnes, dont la moitié côté français. La création d'un nouveau terminal en région lyonnaise et le développement des services sur ce nouveau site devraient avoir une incidence sur l'emploi. De même, le renforcement de l'activité sur le terminal d'Aiton, pour traiter 6 allers-retours par jour au lieu de 4 actuellement, pourrait nécessiter l'embauche de personnels supplémentaires toutefois dans une moindre mesure puisque le personnel de l'expérimentation actuelle est considéré comme étant déjà bien dimensionné pour gérer plus de trafic. Enfin, l'atelier de maintenance des matériels roulants du service concédé, s'il se situait côté français, pourrait selon l'organisation opérationnelle mise en place par le candidat retenu, créer quelques emplois supplémentaires.

Emploi

Le solde d'emploi serait donc négatif au regard des emplois mécaniquement détruits par la mise en service de la ligne.

Prétendre que la construction de la nouvelle ligne Lyon-Turin, aurait des effets positifs en terme d'emploi est faux.

Une nouvelle fois, on peut qualifier cette argumentation, d'abus de conscience sociale.

Lyon-Turin

Un coût sous-évalué

Le coût annoncé par RFF est de 7,7 Milliards d'€, pour 32 kms de tunnels bitube, 54 kms de tunnels monotube et de 54 kms de voies non-enterrées. Ramenés en bitubes, cela représente environ 59 kms de tunnels

Le coût constaté pour le tunnel sous la Manche (12 Milliards d'€ en 1994, 50kms) ou annoncé pour le tunnel international (10,5 Mds d'€, 53,1kms) porte le projet à **un coût de plus 11 Milliards d'€, hors voies non enterrées, matériel roulant et gares de chargement.**

Comparatif des Coûts de tunnels

	Longueur	Coût	coût/km	Tunnels projet RFF réévalué
Tunnel International LTF	53,1	10 500 000 000,00 €	197 740 112,99 €	11 666 666 666,67 €
Tunnel sous la Manche	50	12 000 000 000,00 €	240 000 000,00 €	14 160 000 000,00 €
Tunnel Suisse <i>sans les voies</i>	57	8 500 000 000,00 €	149 122 807,02 €	8 798 245 614,04 €
Tunnels projets RFF	59	7 700 000 000,00 €	130 508 474,58 €	
uniquement voies souterraines				

La section française coûterait donc entre 11 et 14 Milliards d'€ et non 7,7 Milliards comme annoncé dans l'enquête publique.

Confirmation de la Cour des Comptes

Dans son rapport publié le 2 juillet 2012, la Cour confirme les évaluations que nous avons faites dès le mois de mars 2012.

La différence de 4 Milliards d'€ ne peut être innocente de la part de RFF, d'autant que les calculs sont basés sur l'estimation pour le tunnel de base de LTF.

concernent que trois des 14 lignes prévues. D'autres projets très coûteux sont en passe d'être engagés comme les liaisons Lyon Turin (dont le coût global pour la seule partie française est supérieur à 11 Md€) ou, en

Rapport 2 juillet 2012 page 154

«La situation et les perspectives des finances publiques »

Des discordances et des incohérences

Il est revendiqué par les promoteurs et partisans de la nouvelle ligne entre Lyon et Turin, une cohérence régionale, nationale voire européenne des infrastructures ferroviaires.

Si l'on peut se demander pourquoi dans ce cas l'ensemble des dossiers n'ont pas fait l'objet d'une seule enquête publique, pour une appréciation globale du projet, **on ne peut accepter les discordances et les incohérences dans les différents dossiers et dans les déclarations des acteurs de ce projet.**

Deux enquêtes publiques

En 2006 LTF fournit un dossier d'enquête et définit la prévision de trafic marchandises en fonction du taux de croissance du PIB (avant la crise). Sa prévision aboutit à un trafic de **81,2 millions de tonnes** tous modes confondus dont **39,8 millions de tonnes pour le rail**, à la mise en service de la section française (2ème enquête).

- Synthèse des effets du projet

Prévisions de trafic marchandises sur le corridor de projet par mode				
EN MILLIONS DE TONNES	ROUTE	RAIL		TOTAL RAIL
		Fer classique	Autoroute ferroviaire	
1999	25,9	8,5	-	8,5
2004	24,3	6,9	-	6,9
2017 :				
Référence	44,9	13,7	2,5	16,2
Projet P1	39,1	14,9	4,4	19,3
Projet P2	39,0	14,9	6,2	21,1
2030 :				
Référence	63,6	13,7	2,5	16,2
Projet P1	43,9	14,1	4,3	18,4
Projet P2	41,4	28,7	11,1	39,8

Source: Études Approfondissements APS, LTF

Deux enquêtes publiques

La crise est survenue et est en cours. RFF fournit ses prévisions de trafic marchandises (décennies perdue) et obtient un total de 74,7 Millions de tonnes dont 41,6 MT pour le rail **en augmentation de 1,8 millions de tonnes par rapport à la précédente enquête** ! **Cette prévision représente 10 fois le trafic de 2010 pour le rail** et plus de trois fois l'ensemble des trafics.

RFF évalue à 2,981 millions le nombre de poids Lourds, **chiffre jamais atteint depuis 30 ans** malgré la mise en service des autoroutes sur cette période !

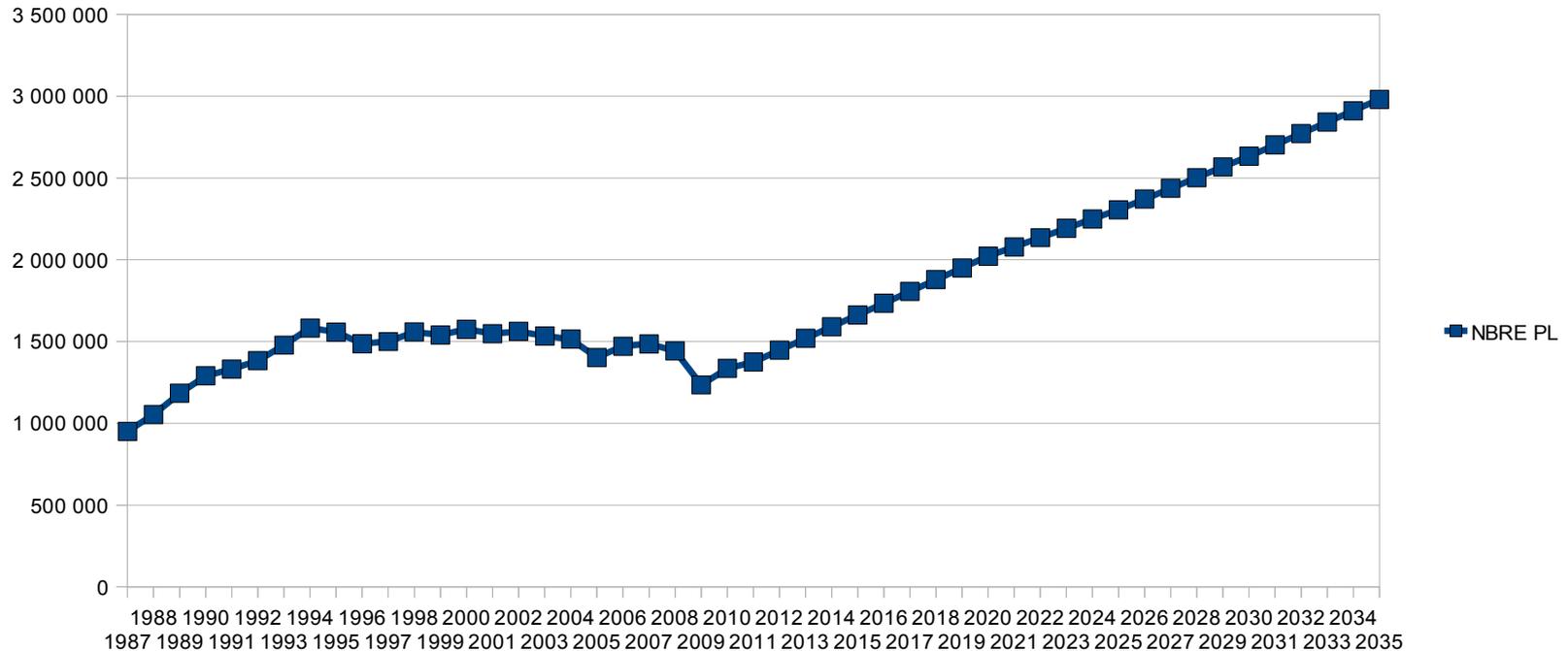
Les taux de croissance du PIB ont fortement chuté depuis 2006.

Le chômage a augmenté : 2,5 millions en 2006 pour 2,987 millions juillet 2012 .

	2004	2020			2025			2030			2035		
		Référence	Projet	Gain de trafic									
Route (Fréjus + Mt Blanc)													
Mt par an	22,0	28,6	27,7	-0,9	33,1	28,1	-5,0	39,0	30,6	-8,4	46,8	33,1	-13,7
Milliers de PL	1 485,0	1 906,0	1 847,0	-59,0	2 217,0	1 874,0	-343,0	2 604,0	2 034,0	-570,0	3 124,0	2 206,0	-918,0
Fer classique													
Mt par an	8,0	10,8	11,1	0,3	11,4	15,4	4,0	11,8	24,1	12,3	9,9	28,5	18,6
Autoroute ferroviaire													
Mt par an	0,2	2,2	2,7	0,5	2,6	7,2	4,6	2,7	10,1	7,4	2,7	13,1	10,4
Milliers de PL	16,0	141,0	175,0	34,0	165,0	432,0	267,0	175,0	599,0	424,0	176,0	775,0	599,0
Total rail													
Mt par an	8,2	13,0	13,8	0,8	14,0	22,6	8,6	14,5	34,2	19,7	12,6	41,6	29,0

Trafics marchandises sur le corridor Lyon-Turin (scénario « Décennie perdue »)

Deux enquêtes publiques



La courbe représente la projection de RFF en nombre de poids lourds (route +AFA), à partir de 2012 comparée au réel depuis 1987. Rien n'étaye ces chiffres, ils sont réfutés par l'historique.

Les incohérences entre les deux dossiers, comme les prévisions, démontrent que les chiffres annoncés ne sont pas fondés notamment au regard des constats historiques des transports sur l'axe Lyon-Turin mais également de l'évolution des taux de croissance du PIB.

Incohérence des chiffres transports



Expérience de la connexion Lyon-Turin

M.Patrice Raulin

Président de LTF

➤ Tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc (sans la nouvelle liaison Lyon-Turin)

en 2006 : 21,6 MT soit **1,46 million** de PL / an

en 2020 : sans la nouvelle liaison Lyon Turin, 35,4 MT soit environ

2,33 millions de PL / an (*études de trafic Fret Avant Projet de Référence – février 2007*)



5



Dans l'enquête publique **RFF** estime le nombre de poids lourds en 2020 à **2,047 millions** et non 2,33 millions, **LTF** annonçait pour 2017, **2,772 millions** (page 57 doc 8).

En sa qualité de Président du tunnel du Fréjus, **Patrice Raulin** SFTRF/LTF/Aéroports DE LYON/ PST Rhône Alpes/RATP... connaît le nombre exact et l'historique des passages sous les tunnels. Le percement du doublement du tunnel routier du Fréjus est sous sa responsabilité, son épouse, est la marraine du tunnelier.

Incohérence des coûts

Dans un diaporama daté du 25 janvier 2012, LTF indique:

Site Internet Ministère
développement durable
août 2012



Planning et coût

LYON TURIN FERROVIAIRE

Estimation : 10,5 milliards € (valeur 2010) y-compris frais de maîtrise d'ouvrage et une provision pour aléas et imprévus de 1,1 milliards €

Coûts

- Partie internationale comprenant le tunnel de base de 52 km de long, estimée à 8,5 milliards d'euros ;
- Coût des aménagements pour la partie française : environ 7 milliards d'euros.

Le site internet de LTF du 11mars 2012, indique:

Coût d'investissement :

La section transfrontalière a été évaluée à un coût de construction (aléas et imprévus compris) de **975 M €** en valeur 1er janvier 2010.

Une différence de 525 M € à 2 Mds € sur les mêmes bases !

Incohérence des coûts

Présentation RFF lors des réunions publiques organisées par la commission d'enquête, phase 1 : 4,5 Mds € pour 78 km, 57,69 M€/km

Quelques chiffres (opération soumise à enquête)

Le projet concerne 3 départements (Rhône, Isère et Savoie) et traverse 71 communes

	1 ^{ère} phase	2 ^{ème} phase	Total
Linéaire	78 km	62 km	140 km
dont enterré	32 km (41%)	54 km (87%)	86 km (61%)
Nombre tunnels	4	4	8
Coût (CE 2011)	4,5 Mds €	3,2 Mds €	7,7 Mds €

■ Principales caractéristiques

- Vitesses : 220 km/h pour les voyageurs – 100 à 120 km/h pour le fret
- Rampe maximale : 1,25 ‰

www.tvnetcitoyenne.com



Dossier LGV PACA par RFF : 2 Mds € pour 100 km, 20 M€/km.

Différence 37,69 M€/km

Coût de la section française

Enquête Publique RFF : 7,7 MDS €

Quelques chiffres (opération soumise à enquête)

Le projet concerne 3 départements (Rhône, Isère et Savoie) et traverse 71 communes

	1 ^{ère} phase	2 ^{ème} phase	Total
Linéaire	78 km	62 km	140 km
dont enterré	32 km (41%)	54 km (87%)	86 km (61%)
Nombre tunnels	4	4	8
Coût (CE 2011)	4,5 Mds €	3,2 Mds €	7,7 Mds €

■ Principales caractéristiques

- Vitesses : 220 km/h pour les voyageurs – 100 à 120 km/h pour le fret
- Rampe maximale : 1,25 %

www.tynetcitoyenne.com

Cour des Comptes 2
juillet 2012 :
+ de 11 Mds €

concernent que trois des 14 lignes prévues. D'autres projets très coûteux sont en passe d'être engagés comme les liaisons Lyon Turin (dont le coût global pour la seule partie française est supérieur à 11 Md€) ou, en

Site Internet Ministère développement durable août 2012

Coûts

- Partie internationale comprenant le tunnel de base de 52 km de long, estimée à 8,5 milliards d'euros ;
- Coût des aménagements pour la partie française : environ 7 milliards d'euros.

Différence : de 3,3 Mds € à 4 Mds €

Coût de la section Lyon-Turin

OITC du Sud Est août 2010

1. Carte des principaux projets de développement ferroviaire

Projets à engager avant 2020

Projet proposé	Longueur en km	Coût en M€ HT
(1) LGV SEA Tours - Bordeaux	341	5808
(2) LGV SEA Bordeaux - Toulouse	210	4117
(3) LGV SEA Bordeaux - Espagne	230	6355
(4) LGV SEA Poitiers Limoges	115	1483
(5) LGV Bretagne Pays-de-la-Loire	214	2892
(6) Contournement Nîmes Montpellier	80	1644
(7) Ligne nouvelle Montpellier Perpignan	193	5900
(8) LGV Provence Alpes Côte d'Azur	189	10880
(9) LGV Est seconde phase	122	2010
(10) LGV Rhin Rhône 2nde phase branche est	50	896
(11) LGV Rhin Rhône branche Ouest	94	2317
(12) LGV Rhin Rhône branche Sud	157	3143
(13) Interconnexion Sud Ile-de-France	18	2550
(14) Lyon Turin	291	11800

Incohérence sur l'emploi

Dans le magazine de la région « Rhône-Alpes » juillet 2012

Louis Besson
Président de la CIG,
février 2012

INTERVIEW



BERNADETTE
LACLAIS,
vice-présidente
aux transports

Texte : Élisabeth Chambard

**Le chantier
devrait générer
quelque 30 000
emplois directs
entre 2014 et
2021.**

2 Quelles répercussions sur l'emploi ?

L.B. : « C'est difficile à dire. Les plus optimistes vont jusqu'à 10 000 personnes sur le chantier. Il est plus raisonnable de parler de 3 000 ».

Annecy et Grenoble. Enfin, ce chantier est une bouffée d'oxygène pour notre région, avec au moins 4000 emplois supplémentaires durant les travaux.

Wikipedia Tunnel Suisse St Gothard

- Longueur : 57 km
- 152 km de galeries au total

Aspect humain

- En octobre 2010, 1 800 personnes avaient été impliquées dans le percement du tunnel : ouvriers, ingénieurs, géomètres, chefs d'équipe, etc⁵. La température moyenne est de 28 °C dans le tunnel, grâce à un système de circulation d'eau, afin de faciliter la tâche des ouvriers.



Couverture au-dessus du tunnel

Incohérence sur l'emploi

Une nouvelle fois les chiffres ne sont pas fiables.

Le percement du tunnel Suisse du Saint Gothard pour 57 km terminé en octobre 2010, a créé pour la durée du percement 1 800 emplois.

On est donc très loin des trente mille annoncés par le Conseil Régional, des 4.000 ou 3.000 annoncés par la Vice Présidente aux transports ou le Président de la CIG.

Tout au plus peut-on imaginer 2.500 emplois à durée déterminée.

Commentaires

Dans la situation financière actuelle de la France et de l'Italie, dans la situation de RFF, **endettée à plus de 34 Mds € avec un coût de la dette annuel de 1,248 Mds € (rapport financier RFF 2011)**

(en millions d'euros)				
	Note	31/12/2011		
		Courant	Non courant	Total
Dette financière	6.8	4 324,3	29 783,4	34 107,7
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.7	(4 410,4)	–	(4 410,4)
Sous-total dette financière nette avant prise en compte des dérivés		(86,2)	29 783,4	29 697,2
Dérivés actif*	6.9	(260,6)	(1 258,0)	(1 518,6)
Dérivés passif*	6.9	160,5	1 952,7	2 113,2
Total dette financière nette		(186,3)	30 478,1	30 291,8

40 • Réseau Ferré de France		
Millions d'euros	2009	2010
Chiffre d'affaires HT	3 281	4 637
<i>dont redevances d'infrastructures (hors TER) et RCE¹</i>	2 884	3 041
<i>dont redevances d'accès (trains régionaux hors Île-de-France)²</i>	62	1 250
Concours État (hors redevance d'accès)	2 422	1 021
Charges opérationnelles HT	4 117	4 167
Investissements	3 320	3 227
<i>dont projets en maîtrise d'ouvrage directe</i>	945	812
<i>dont projets en maîtrise d'ouvrage déléguée à la SNCF</i>	2 367	2 383
<i>dont PPP</i>	0	26
Dette financière	29 284	31 848
<i>dont court terme</i>	1 255	1 789
<i>dont long terme</i>	28 029	30 059

Sources : (rapport financier RFF 2011)

(Chiffres Clés du transports developpement-durable.gouv.fr)

De telles approximations, discordances, incohérences sont inacceptables. Il est légitime de disposer de chiffres fiables car ni les États, ni l'Europe, ne peuvent engager les deniers publics sur des dossiers manifestement erronés.

Ces présentations erronées, dont on peut douter qu'elles soient innocentes, ne peuvent que conduire au rejet de ce projet inutile et insoutenable financièrement

Des solutions d'utilité publique

- ✓ Transfert immédiat sur la ligne existante des marchandises circulant sur la route,
- ✓ Mise en service immédiat de l'autoroute maritime entre l'Espagne et l'Italie,
- ✓ Doublement de la ligne Saint André le Gaz – Chambéry,
- ✓ Couverture des lignes pour la sécurisation et la réduction des nuisances,
- ✓ Mise en service et création de transports collectifs fréquents et de proximité,
- ✓ Investissement sur le réseau existant, notamment sur le doublement Lyon – Grenoble par la voie désaffectée.

Prévisions économiques

Situation actuelle Aiton - Orbassano

- Pour l'année 2011, 26 000 camions ou remorques ont été transportés.
- Il circule 4 navettes quotidiennes à 75% de remplissage soit 9 camions par jour et par train.

(Rapport Cour des Comptes Février 2012, réponses des Ministres et exploitants)

- ▶ Le prix moyen facturé pour le transport ferroutage est de 280 € HT.
- ❖ Pour chaque passage une subvention de 192 € a été payée par les Etats.
- ❖ Le coût marginal des infrastructures a été financé à 60% par l'Etat
- ❖ L'investissement de 200 Millions d'€ d'adaptation n'est pas couvert par l'exploitation.
- ❖ La société d'exploitation réalise des pertes ce qui a conduit SNCF Geodis à racheter les participations de Vinci Concessions et la CDC en novembre 2010 (Les Echos 18/10/2010)

Le coût du transport par route

Parcours Aiton Orbassano	
87,35 €	CARBURANT Entretien (CNR: 0,502 €/km) (Aiton Orbassano: 174 km)
32,70 €	PEAGE AUTOROUTE (AREA Classe 4)
238,75 €	PEAGE FREJUS
17,40 €	Amortissement camion (0,10 € au km) 174 KM
376,20 €	PRIX DE REVIENT Sans chauffeur

Le coût au km du transport routier est de **2,16 €**

Le camion transporté bénéficie d'une « économie » de 96,20 € par rapport à la route.

Cet avantage concurrentiel aurait dû profiter davantage au ferroutage.

Lyon Turin Coût du transport routier

Parcours Lyon Turin	
154,62 €	CARBURANT Entretien (CNR: 0,502 €/km) (Lyon Turin: 308 km)
75,30 €	PEAGE AUTOROUTE (AREA Classe 4)
238,75 €	PEAGE FREJUS
30,80 €	Amortissement camion (0,10 € au km) 308 KM
499,47 €	PRIX DE REVIENT Sans chauffeur

Le coût au km routier a diminué pour s'établir à 1,62 € au km soit 0,54 € d'économie comparé au trajet Aiton - Orbassano.

Prévisions LGV Lyon - St Jean de Maurienne

Coût du transport routier

	Parcours Lyon St Jean de Maurienne
87,85 €	CARBURANT Entretien (CNR: 0,502 €/km) (Lyon Saint Jean de Maurienne: 175 km)
75,30 €	PEAGE AUTOROUTE (AREA Classe 4)
17,50 €	Amortissement camion (0,10 € au km) 308 KM
180,65 €	PRIX DE REVIENT Sans chauffeur

Le coût au km à diminué pour s'établir à 1,03 € au km
soit 1,13 € de moins
comparé au trajet Aiton - Orbassano.

Projection LGV Lyon Turin

Audit de l'Inspection Générale des Finances

B- Le calcul économique, qui, malgré ses insuffisances, reste encore la meilleure méthode connue pour évaluer les infrastructures de transport, intervient rarement dans les choix

Alors que le bilan socio-économique en termes d'indicateurs de rentabilité est un indicateur irremplaçable, dans la mesure où il permet notamment de comparer les projets sur une même base et qu'il traduit l'efficacité de l'utilisation des fonds publics, on constate aujourd'hui qu'il intervient peu dans le processus de décision.

Ce passage est contenu dans le rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructure de transports . *(page 192)*

Il donne la méthode d'évaluation et confirme l'avis de la Cour des Comptes sur la nécessité d'équilibre financier.

Prévisions LGV Lyon -Saint Jean de Maurienne

En conservant un coût de 7,7 Milliards d'€. Avec un amortissement calculé sur 100 ans. Un prix de vente « marché » de 185 €. Un coût d'exploitation de la ligne (transport et maintenance) de 159 €.

Avec la montée en charge annoncée par RFF Sur 100 ans le déficit est de 14 Milliards d'€ sur la partie Française.

342 509 091 €

Perte totale sur la période de 2025 à 2030

319 709 091 €

Perte par camion 2030 à 2035

296 909 091 €

Perte totale sur la période de 2030 à 2035

959 127 273 €

TOTAL DE LA PERTE SUR 15 ANS Amortissement 100 ans

Prévisions économiques

Compte tenu de la capacité reconnue de la ligne historique évaluée à 18,59 Millions de tonnes, nous avons considéré que le fret traditionnel pouvait être absorbé à long terme par l'infrastructure existante d'autant que pour calculer cette capacité, il a été pris en compte un trafic voyageur.

Cette capacité permet d'absorber un trafic six fois supérieur au trafic actuel.

Aucune actualisation financière n'est appliquée. Les coûts, charges et produits sont exprimés en € constants.

Prévisions LGV Lyon Turin

Conclusions

- Les craintes exposées par la Cour des Comptes, partagées par l'Autorité Environnementale et les différents Ministres, sont largement fondées.
- Il n'est pas envisageable que RFF ne fournisse pas les prévisions économiques incluant l'exploitation de son projet

La réalisation de ce projet aurait pour conséquence d'alourdir le déficit public sans régler les vrais problèmes et de transmettre le tout aux générations futures.

Prévisions LGV Lyon Turin

Conclusions

Le projet proposé répond-il aux critères permettant de le qualifier d'utilité publique ?

Avec plus de 14 Milliards d'€ de perte sur 100 ans, une faible amélioration environnementale pour le trafic poids lourds, *une détérioration environnementale liée à l'augmentation continue du trafic voiture*, un dossier approximatif et discordant.

La réponse ne peut être que négative.

Conclusions

L'historique des trafics transalpins sur l'axe Lyon-Turin démontre :

- Que les voies existantes et leurs capacités actuelles permettent d'y transférer dès aujourd'hui de 600.000 à 800.000 camions,
- Que les prévisions avancées par RFF et les promoteurs d'une nouvelle ligne, ne sont pas crédibles voire mensongères, alors que la chute du trafic routier remonte à 2004,
- Que l'augmentation du trafic voiture dans les agglomérations justifie la mise en service urgente de transports collectifs fréquents et de proximité,
- Que les réseaux ferrés et routiers existants permettent d'absorber le trafic marchandises conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement,
- Que le nombre de voitures dans les départements Savoie et Haute-Savoie est à l'origine d'environ 80 % de la pollution en agglomération,
- ... et environ 70 % de la pollution hors agglomération,
- Que d'autres axes (Nord-Sud A6/A7, Vintimille) sont prioritaires.

Dans ces conditions, la justification environnementale du projet de nouvelle ligne entre Lyon et Turin, basée sur les nuisances du fret routier, apparaît comme un ***abus de conscience écologique.***

Les lignes existantes permettent de réduire le trafic poids lourds immédiatement et dans des proportions très importantes.

Toutefois la situation environnementale dans les Alpes du Nord se dégrade **du fait de l'augmentation du trafic voiture qui ne sera pas traitée par le projet.**

Les fonds publics doivent être utilisés à bon escient pour maîtriser ce trafic des voitures en constante augmentation, par le développements de tous moyens de transports collectifs fréquents, de proximité et moins polluants. Ces investissements sur le réseau ferré existant doivent intégrer la protection des personnes et des régions.

Lyon-Turin : Inutilité Publique

L'ensemble des éléments montre que les prévisions ne permettent pas d'engager les fonds publics alors que
depuis 20 ans elles sont fausses.

Les moyens existants sont suffisants pour absorber les tonnages de marchandises prévisibles entre Lyon et Turin.

La priorité pour la France est démontrée par les comptages routier, il s'agit de développer les réseaux de transports collectifs fréquents pour les voyageurs autour des agglomérations.

La véritable utilité publique et l'intérêt général est bien là.

Tout montre que la problématique est identique dans tout le quart Sud-Est en France comme en Italie.

Discrimination par le handicap

L'enquête Publique a violé les droits des personnes affectées de handicap moteur ou visuel.

En effet,

- Que ce soit dans les Mairies, ou bien sur Internet, le dossier n'était pas accessible aux déficients visuels.

Pourtant RFF connaît parfaitement la technique permettant de rendre accessibles ses documents par

le système



- nombre de Mairies avaient entreposé le dossier d'enquête publique en étage

Convention Européenne des droits de l'Homme

ARTICLE 14

Interdiction de discrimination

La jouissance des droits et libertés reconnus dans la présente Convention doit être assurée, sans distinction aucune, fondée notamment sur le sexe, la race, la couleur, la langue, la religion, les opinions politiques ou toutes autres opinions, l'origine nationale ou sociale, l'appartenance à une minorité nationale, la fortune, la naissance ou toute autre situation.

Le Protocole n°12 du 4 novembre 2000 de la dite convention dispose:

« ARTICLE 1

Interdiction générale de la discrimination

1. La jouissance de tout droit prévu par la loi doit être assurée, sans discrimination aucune, fondée notamment sur le sexe, la race, la couleur, la langue, la religion, les opinions politiques ou toutes autres opinions, l'origine nationale ou sociale, l'appartenance à une minorité nationale, la fortune, la naissance ou toute autre situation.
- 2 Nul ne peut faire l'objet d'une discrimination de la part d'une autorité publique quelle qu'elle soit fondée notamment sur les motifs mentionnés au paragraphe 1. »

La Loi française N° 2005-102 du 11 février 2005

« Toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté.

« L'Etat est garant de l'égalité de traitement des personnes handicapées sur l'ensemble du territoire et définit des objectifs pluriannuels d'actions. » ;