

# LYON-TURIN : Tout conduit à s'interroger.

## I/ L'INFRASTRUCTURE EXISTANTE / LES FLUX DE MARCHANDISES / ETAT DES LIEUX.

**Il existe 3 voies de passage entre la France et l'Italie dans les Alpes du Nord,**

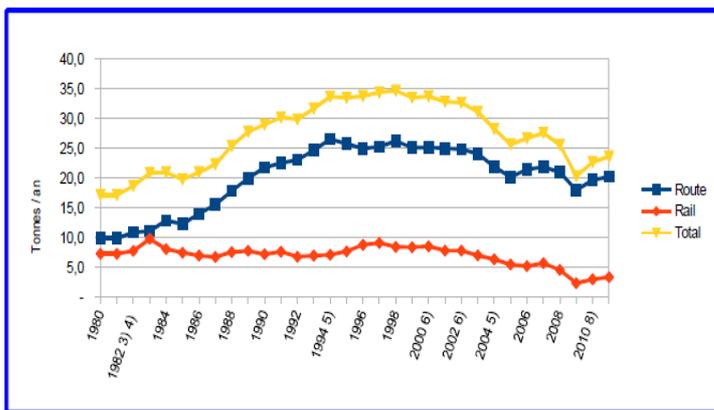
- L'autoroute Blanche et le tunnel du Mont-blanc,
- L'autoroute de Maurienne et le tunnel du Fréjus,
- La ligne ferroviaire par le tunnel du MontCenis.

**Sur la Côte Méditerranéenne, deux passages :**

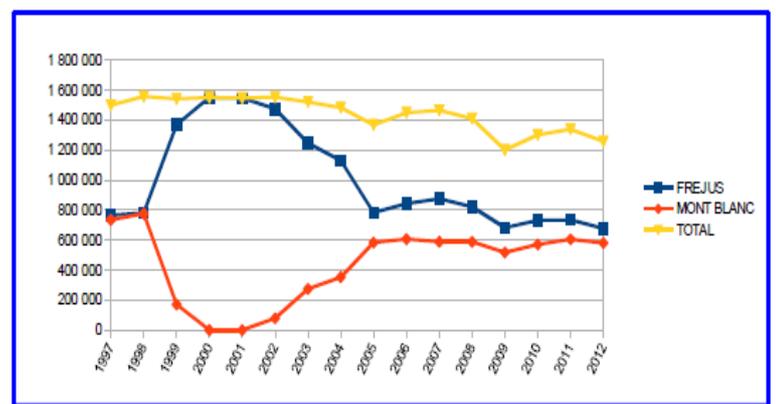
- L'autoroute et le passage de Vintimille,
- Le transport maritime.

## NOMBRE DE CAMIONS ET TONNAGE : -FREJUS / MONT-BLANC / MONTCENIS

Tonnage annuel de 1980 à 2011, Route : Fréjus +  
Mont-blanc, Rail : MontCenis. (source OFT Suisse)



Nombre de camions/an de 1996 à 2012 au Fréjus et  
Mont-blanc (source GIP Transalp, GEIE TMB, SITAF)



**Evolution du tonnage sur 30 ans - Constats :**

- Chute du tonnage total depuis 1998,
- Chute du tonnage ROUTE depuis 1994,
- Chute du tonnage RAIL depuis 1997.

**Nbre de camions depuis 1996 - Constat :**

- 300.000 camions de moins depuis 1998,
- 1998 :** 1.558.604 poids lourds
- 2012 :** 1.258.854 poids lourds

**Les prévisions d'augmentation de trafic ou de tonnages ne reposent sur aucun constat sur 30 ans.  
La chute des échanges entre France et Italie est antérieure à la crise et remonte à 1998.**

## LA CAPACITÉ DE LA LIGNE FERROVIAIRE EXISTANTE.

**22 Millions de tonnes** selon François LEPINE, PDF de Lyon Turin Ferroviaire jusqu'en 2008, dans un droit de réponse au Monde Diplomatique de juillet 2007.

**18,59 Millions de tonnes** selon Price Waterhouse & Coopers en 2004, Commissaire aux Comptes de LTF, repris dans une étude ECORYS COWI pour l'Europe en 2006.

*Nota : Ces résultats sont basés sur 260 jours par an d'exploitation pour les trains de marchandises conventionnels.*

**24 Millions de tonnes** pour une exploitation sur 350 jours.

**3,4 Millions de tonnes** transportées sur le rail en 2011 c'est 15 % de la capacité de la ligne existante. Les 18 millions de tonnes disponibles, ce sont les marchandises transportées par 1.200.000 camions dès maintenant.

**23,6 Millions de tonnes** c'est le total des marchandises Rail + Route en 2011,

**34,7 Millions de tonnes** en 1998 c'est le maximum Rail + Route enregistré sur 30 ans,

**26,7 Millions de tonnes** Rail + Route en 2006 avant la crise.

## L'EXEMPLE SUISSE SUR UNE LIGNE HISTORIQUE DE 900 MÈTRES DE DÉNIVELÉ

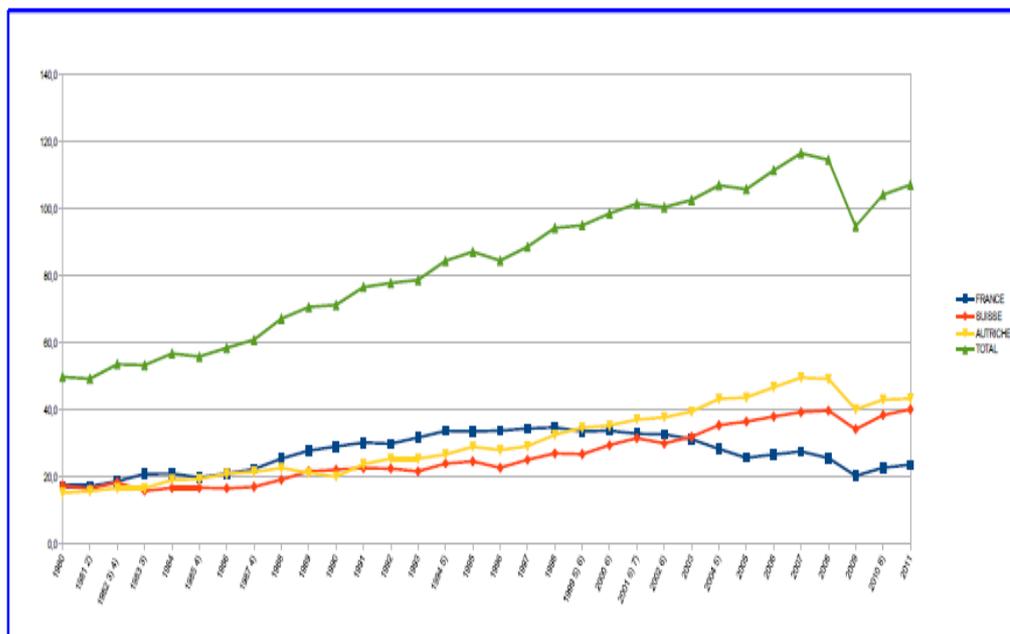
La ligne historique du Saint Gothard en Suisse est utilisée puisque le tunnel creusé ne sera en service que fin 2016.

La ligne à un dénivelé de 900 mètres et de fortes pentes (de 1.150 m à 237 m). En 2000 les Suisses y transfèrent 16,8 Millions de tonnes et 14,4 Millions de tonnes en 2011.

La France, pour 700 mètres de dénivelé a transféré en 2000, 8,6 Millions de tonnes et 3,4 Millions de tonnes en 2011.

Il est vrai que la SNCF a été condamnée à 61 Millions d'€uro d'amende pour avoir sur-réservé wagons et sillons ferroviaires et entravé la concurrence.

## II/ L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS DANS LES ALPES SUISSE / AUTRICHE / FRANCE.



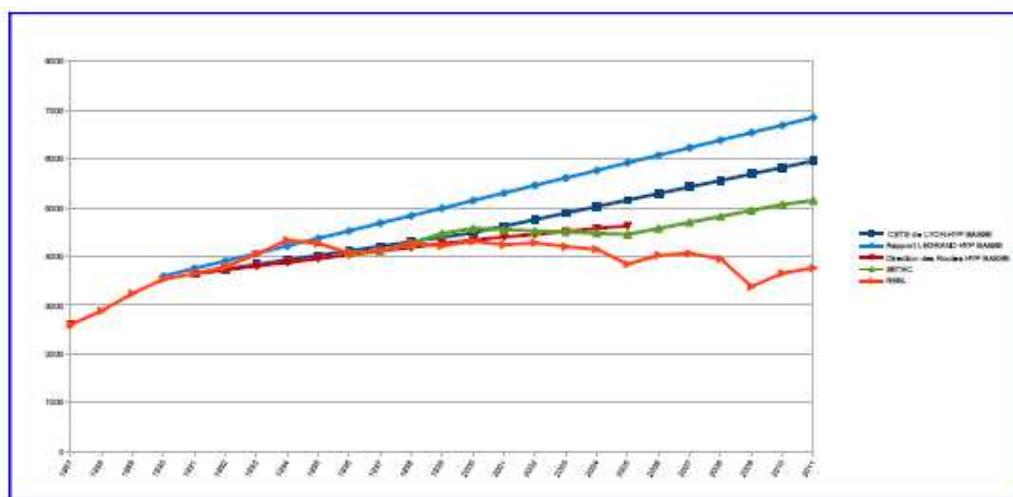
L'évolution des Flux entre la France et l'Italie n'est pas comparable à celle de la Suisse et de l'Autriche.

Alors que ces deux pays voient leur flux augmenter jusqu'à la crise, la France est structurellement orientée à la baisse.

L'explication de ces différences tendancielle provient de la nature des biens transportés, issus de la production industrielle pour les échanges France Italie, alors que la Suisse et l'Autriche enregistrent les hausses liées aux importations de biens marchands sur l'axe Nord/Sud.

## III/ LES PRÉVISIONS.

De nombreuses prévisions ont été réalisées depuis plus de 20 ans. **Toutes sont erronées** prévoyant des augmentations de trafic de marchandises et de camions. Les différents rapports d'études et de prévisions concluent également depuis plus de 20 ans à la saturation de la ligne existante au plus tard en 2010. Utilisation actuelle 17 %. La Cour des Comptes a pointé ces erreurs dans son référentiel du 1er août 2012

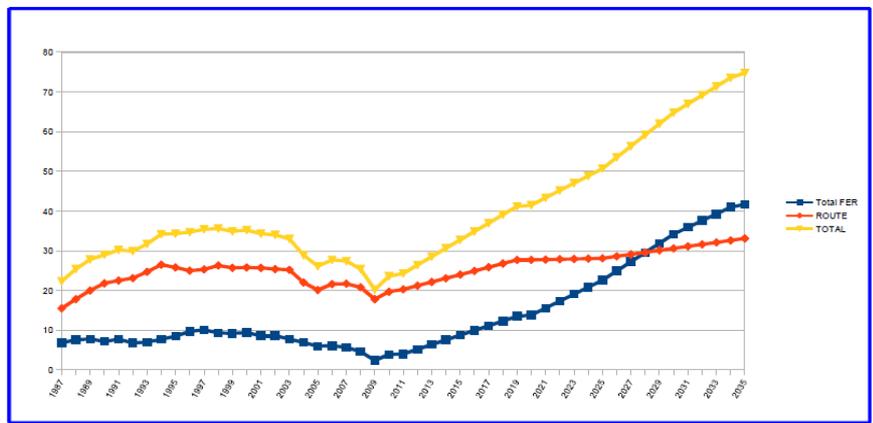


**51 Millions de tonnes** c'est l'augmentation de tonnage annoncée par RFF. C'est l'augmentation de la Suisse et l'Autriche de 1980 à 2011, rail et route confondus.

	2004	2020			2025			2030			2035		
		Référence	Projet	Gain de trafic									
<b>Route (Fréjus + Mt Blanc)</b>													
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
<b>Fer classique</b>													
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	26,5	18,6
<b>Autoroute ferroviaire</b>													
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	13,3	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
<b>Total rail</b>													
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

Toutefois, RFF et LTF reproduisent **les mêmes erreurs** d'appréciation dans les prévisions présentées aux enquêtes publiques et aux élus : des hausses du trafic Poids Lourds et du tonnage de marchandises, malgré les diminutions constatées sur une période de 30 ans.

Si les erreurs de prévisions peuvent se comprendre en 1991 et jusqu'à 2000, les prévisions présentées en 2012 établies selon la même méthodologie ne peuvent plus être qualifiées d'« erreurs ».



## IV/ LES COÛTS.

L'ensemble du projet a été évalué par les services du Trésor à 26,1 Milliards d'€ alors que LTF et RFFle présentait à 12 Milliards d'€.

### Le Tunnel international ou tunnel de base.

Ses caractéristiques, longueur 57 kms, technologie de percement, masse géologique, aménagement de sécurité, fonctionnalité sont comparables voire identiques au tunnel du Gothard creusé par les Suisses.

Les Suisses ont mis en place une commission de suivi des coûts qui rédige un rapport d'étape tous les six mois.

Les aléas n'existent plus, le tunnel étant en phase d'équipement ferroviaire. Le coût final, apprécié des renchérissements, est de 12 777 millions de francs suisses actualisés soit 10 585 millions d'€.

L'actualisation du coût au taux de l'inflation depuis 1998 donne un résultat équivalent de 10 447 millions d'€.

Pourtant M. AYRAULT annonce un coût de 8 500 millions d'€ relayant l'information de LTF. Aucune explication n'est fournie sur cette « amélioration » de 2 Milliards d'€.

### Les accès français.

Ils ont été annoncé à l'enquête publique à 7,7 Milliards, pourtant la longueur des tunnels prévus, 59 kms équivalents tunnels bi-tube et les lignes non enterrées, 54 kms avec des ouvrages d'art à des hauteurs de près de 12 mètres de haut, montre que ce coût est également sous évalué. Le coût sera de toute évidence supérieur à 11 Milliards d'€.

On doit également se poser la question de la construction d'un tunnel à grande capacité (40 millions de tonnes) alors que les accès ne permettent pas d'y amener ce tonnage.

CD

## V/ LES TEMPS DE TRAJET.

Avec les lignes existantes, le trajet Paris Milan est actuellement de 5h15mn. Le projet Lyon Turin prévoit 4 h. Le temps de parcours actuel est allongé par sept arrêts et l'utilisation de la ligne historique entre Turin et Milan du fait de la mésentente commerciale entre SNCF et la société italienne.

Le trajet Lyon Turin est actuellement de 2h40.

Les gains annoncés sont d'environ une heure, il seront insuffisants pour concurrencer l'avion au départ de l'Italie pour la France.

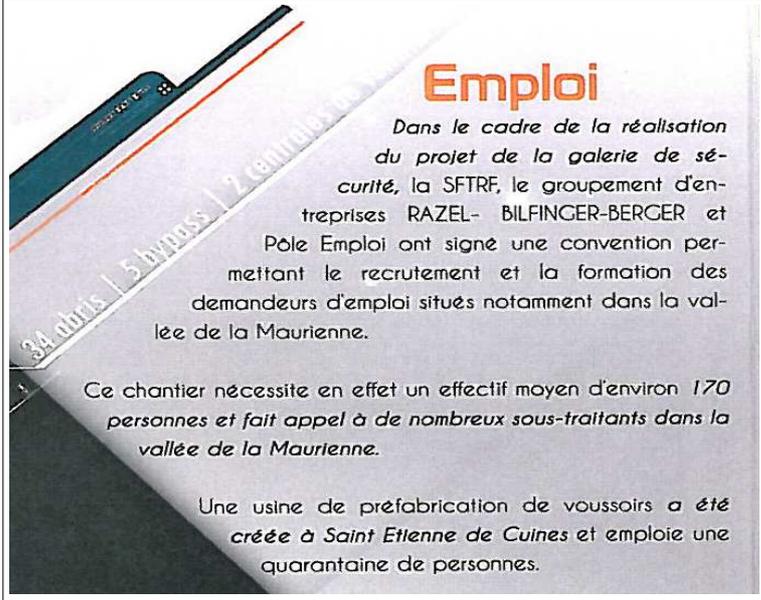
Le projet est un projet Lyon Aéroport-Turin, le centre de Lyon ne sera pas relié par le projet, il faudra prendre le tramway ou déboursier 2 à 3 milliards de plus pour le CFAL Nord et Sud.

## VII/ L'EMPLOI.

Le nombre d'emploi annoncé varie en fonction des humeurs :

Louis BESSON : 3 000 le 13 mars 2012.  
Bernadette LACLAIS : 4 000 en juillet 2012.  
Magazine Rhône Alpes : 30 000 en juillet 2012.  
La Transalpine : 6 000 en novembre 2012.

Pour le tunnel du Saint-Gothard en Suisse ce sont **1 800 emplois** pour un tunnel de 57 km comme celui prévu entre St Jean de Maurienne et Suse. (Source Wikipedia)

 <p><b>Emploi</b></p> <p>Dans le cadre de la réalisation du projet de la galerie de sécurité, la SFTRF, le groupement d'entreprises RAZEL- BILFINGER-BERGER et Pôle Emploi ont signé une convention permettant le recrutement et la formation des demandeurs d'emploi situés notamment dans la vallée de la Maurienne.</p> <p>Ce chantier nécessite en effet un effectif moyen d'environ 170 personnes et fait appel à de nombreux sous-traitants dans la vallée de la Maurienne.</p> <p>Une usine de préfabrication de voussoirs a été créée à Saint Etienne de Cuines et emploie une quarantaine de personnes.</p>	<p>Le tunnel du Fréjus est en cours de percement pour un deuxième tube de 13 km.</p> <p>Le dépliant faisant la promotion de l'ouvrage indique que pour un tube le nombre d'emplois est de 170 personnes.</p> <p><b>2 tubes de 57 kms = 114 kms de tunnel linéaire</b></p> <p>soit un nombre d'emplois pour les 114 kms</p> <p><math>114 \text{ kms} / 12,875 \text{ kms} = 8,854</math> <math>170 \times 8,854</math></p> <p><b><u>= 1 505,18 emplois.</u></b></p>
---	--

Constat : Prétendre qu'un emploi direct crée 3 emplois indirects n'est pas crédible

## VII/ Des mesures immédiates, de bon sens et moins coûteuses.

**200.000 à 300.000 camions de moins** sans aucun coût pour la collectivité grâce à l'interdiction des Poids Lourds circulant à vide ou peu chargés dans les Alpes. Cette mesure doit être associée à la création de plate-formes de groupage et dégroupages notamment dans les gares de triages existantes.

Aides financières aux professionnels pour la transformation du parc de semi remorques en porte containers.

**700.000 camions de moins à Vintimille** pour un investissement de 600 Millions d'€ grâce au transfert sur la mer du trafic Italo-Espagnol transitant sur la côte méditerranéenne.

**800.000 camions de moins** grâce à l'utilisation de la ligne existante immédiatement pour le transport des marchandises par le rail plutôt que par la route. 800.000 camions transportent en moyenne 11,6 millions de tonnes, la ligne existante dispose d'une capacité inutilisée d'au moins 14,6 millions de tonnes.

Le construction immédiate de **Wagons de fret à motorisation répartie** (déjà étudié et primé par le PREDIT) pour **réduire la dépense d'énergie, augmenter la capacité de la ligne** par l'allongement des convois, **s'affranchir des contraintes des pentes, automatiser et rendre souple le transport de marchandises** par l'automatisation des assemblages de trains.

**1 million de camions en moins dans les Alpes**

**700.000 de moins à Vintimille :**

*Dès maintenant, c'est possible*

**LYON-TURIN : Tout conduit à le REJETER.**