

FAITS ET PROCEDURE

1. Dans le cadre de l'instance ouverte en suite de la requête qu'ils ont déposée en annulation de la décision précitée et enregistré auprès du greffe du conseil d'État sous le n° 375. 672, l'établissement public RESEAU FERRE DE FRANCE (RFF) a déposé un mémoire en intervention volontaire enregistrée au greffe de cette juridiction le 17 décembre 2014.
2. En réplique à ses écritures, les requérants entendent faire valoir les éléments qui suivent, de manière additionnelle à la requête initiale qu'ils ont déposée.

Section 1 – Les faits

I – Le référé et les rapports de la Cour des comptes

3. La lecture du mémoire en réponse de RFF montre que sont en jeu d'abord les explications de fait, RFF jouant sur l'argument d'autorité et un soi-disant professionnalisme pour asséner des contre vérités.
4. Les requérants répondront, point par point, mais ils entendent souligner qu'il existe un observateur objectif et compétent, la Cour des Comptes.
5. Il y a donc lieu, d'abord, de prendre en compte les observations de la Cour des comptes, nombreuses, critiques, concordantes, qui hélas ont systématiquement été écartées par les décisions et le décret attaqués :
 - Cour des comptes, 23 octobre 2014, rapport public thématique : « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence » ; **(Pièce n°5)**
 - Cour des comptes, 26 septembre 2012, « Rapport relatif à l'entretien du réseau ferroviaire national », article 58-2° de la LOLF, L 132-4 du code des juridictions financières ; **(Pièce n°6)**
 - Cour des comptes, 1^{er} août 2012, « Référé sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin », R.135-1 du code des juridictions financières ; **(Pièce n°1 du mémoire introductif d'instance)**
 - Cour des comptes, février 2012, rapport public annuel 2012, « Les autoroutes ferroviaires en France : premiers enseignements et enjeux pour l'avenir », pp. 359 et suivantes ; **(Pièce n°102 du mémoire introductif d'instance)**
 - Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes, 29 juillet 2009, « Rapport d'observations définitives sur l'organisation et la gestion du service public régional de transports ferroviaires de voyageurs en région Rhône-Alpes, Exercices 2002 et suivants » . **(Pièce n°7)**
 - Cour des comptes, 15 avril 2008, rapport public thématique : « Le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine » ; **(Pièce n°8)**

1. Références

<https://www.ccomptes.fr/Actualites/Archives/Le-projet-de-liaison-ferroviaire-Lyon-Turin>

<https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>

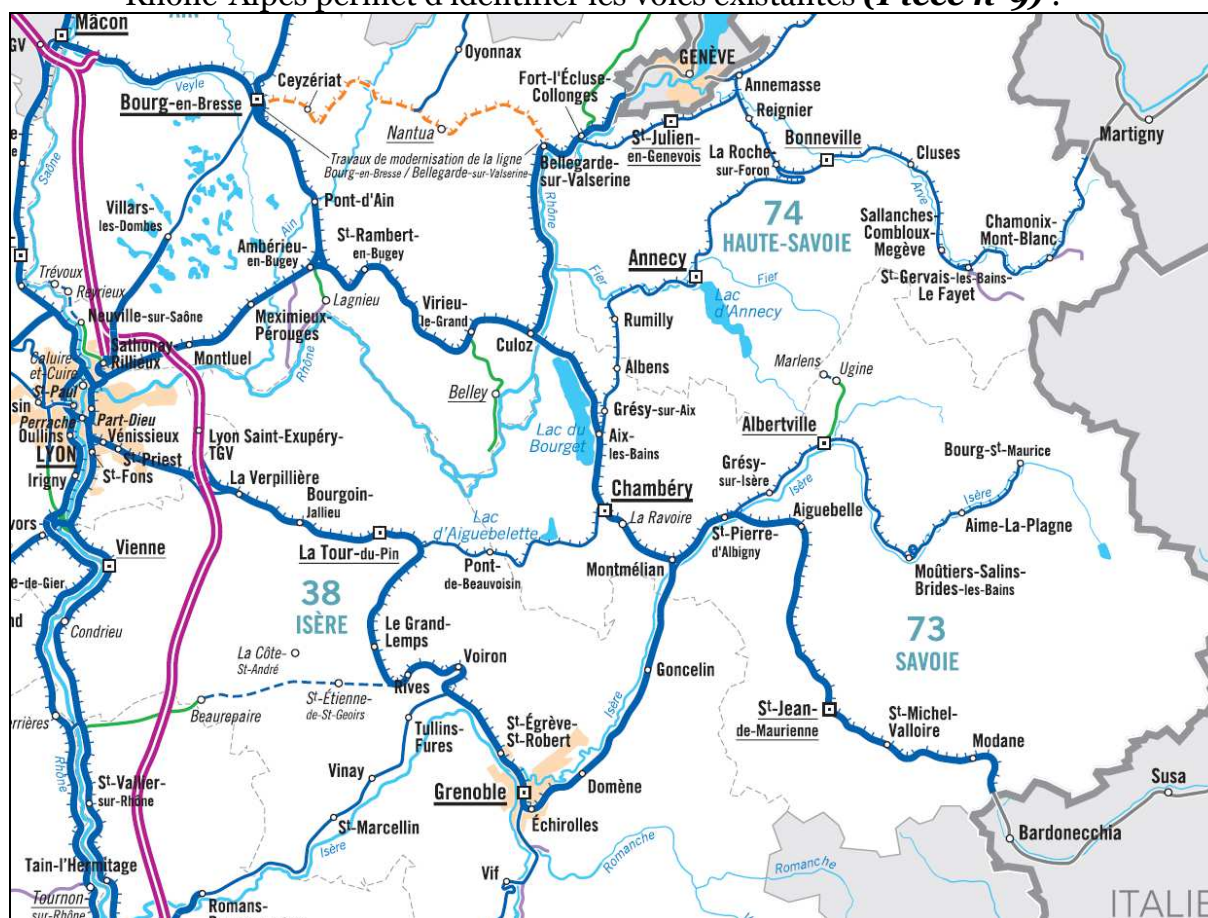
<http://www.vie-publique.fr/politiques-publiques/evaluation/ferroviaire-bilan-severe-cour-comptes.html>

<http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/L-entretien-du-reseau-ferroviaire-national>

II – Données factuelles fondamentales

A – Les faits

2. Il convient de dresser un état des lieux précis des infrastructures ferroviaires existantes, ce qui est d'autant plus nécessaire que RESEAU FERRE DE FRANCE entretient la confusion à propos des caractéristiques des deux lignes ferroviaires qui desservent actuellement Chambéry.
3. La carte du réseau, publiée par RESEAU FERRE DE FRANCE pour la région Rhône-Alpes permet d'identifier les voies existantes (**Pièce n°9**) :





4. La ville de Chambéry est donc actuellement desservie par deux itinéraires ferroviaires :
- le premier tracé (itinéraire Nord) permettant de relier Chambéry au départ de Lyon ou Bourg-en-Bresse par Culoz et Ambérieu en Bugey. Cette ligne ferroviaire a fait l'objet de lourds investissements de mise au gabarit GB+ ou GB1 ;
 - le second itinéraire (itinéraire Sud) permet de relier Lyon et Lyon-Saint-Exupéry à Chambéry par Saint-André-le-Gaz. Cette ligne ferroviaire qui est à double voie de Lyon à Saint-André-le-Gaz passe ensuite à une voie unique sur environ 40 km entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry, mais est installée sur une emprise foncière de double voie, et les deux seuls tunnels de cette partie permettent l'installation de voies doubles.

B – Présentation erronée des faits par RFF

5. Le mémoire en défense de RFF comporte une série d'erreurs matérielles, qu'il faut corriger.

1/ Absence de plateforme de chargement pour le trafic routier

6. Le projet 2012/2013 (objet de l'enquête publique de 2012 et du décret de 2013 contesté) consiste à créer :
- d'une part, une troisième voie ferroviaire, à grande vitesse, au départ de l'aéroport de Lyon, pour desservir Chambéry ;

- d'autre part, une ligne fret pour rejoindre l'Italie au départ de la zone proche de l'aéroport de Lyon (Grenay).
7. Cette ligne de fret ne comportera pas d'arrêt ou de plateforme de chargement identifiable entre Lyon-aéroport et Orbassano en Italie, de sorte que le trafic se limitera à celui des poids lourds transfrontaliers au départ de la zone lyonnaise ou en transit par cette région. **Les poids lourds ayant une origine ou une destination à l'intérieur des vallées alpines ne peuvent être concernés** par ce projet 2012/2013, faute de plate-forme de chargement sur le parcours

2/ Absence de ligne LGV au départ de Chambéry

8. RFF, dans son mémoire en réponse (Page 2 point 2) présente un plan erroné qui laisse penser que la LGV du projet contesté relierait la gare Chambéry dès sa sortie, aux voies nouvelles en projet en direction de l'Italie. Ceci est inexact puisque à l'Est de Chambéry, dans le projet 2012/2013, les trains utiliseraient les voies existantes jusqu'à l'entrée du tunnel sous Belledonne, situé 25 kilomètres plus loin.

3/ Absence de tunnels « bitubes »

9. RFF, dans son mémoire en réponse, et à deux reprises (page 3) reprend le projet dans son ensemble notamment avec les tunnels « bitubes » sous Chartreuse et Belledonne, alors que la déclaration d'utilité publique contestée ne prend en compte que des tunnels à un tube.

4/ Chiffres des transports suisses et autrichiens

10. RFF, dans son mémoire en réponse (Page 4), s'appuie sur les chiffres et parts ferroviaires dans les transports Suisses (60 %) et Autrichiens (30 %) pour déclarer que son projet s'inscrit dans la même logique lui permettant d'atteindre ces mêmes taux.
11. Or, la réalité est bien différente :
- le passage du Gothard entre la Suisse et l'Italie sur la ligne existante datant de 1874, à 1.150 m d'altitude, utilise pour les trains lourds deux motrices en traction et en fin de train une motrice dite de "pousse" ;
 - le passage du Brenner entre l'Autriche et l'Italie sur la ligne existante datant de 1867, à 1.370 m d'altitude, utilise pour les trains lourds deux motrices en traction et en fin de train une motrice dite de "pousse".
12. Les parts ferroviaire et routière sont établies depuis 1984 par l'Office Fédéral Suisse des transports dans ses rapports annuels, ces données sont publiques et disponibles sur le site Internet de l'OFT (**pièces 83 à 96 du mémoire introductif des requérants**) :

GOTHARD 1.150 m Alt Date de 1874	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Tonnage TOTAL	12.7	13.1	13.1	13.6	15.2	16.9	16.7	16.2	16.3	16.2
Tonnage ROUTE	1.6	1.9	2.3	2.6	2.8	3.0	3.1	3.5	3.9	4.5
Tonnage RAIL	11.1	11.2	10.8	11.0	12.4	13.9	13.6	12.7 r	12.4	11.7
% RAIL	87.4%	85.5%	82.4%	80.9%	81.6%	82.2%	81.4%	78.4%	76.1%	72.2%
BRENNER 1.370 m alt Date de 1867	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Tonnage TOTAL	18.2	18.6	20.4	20.8	21.8	20.3	19.1	23.1	24.7	24.7
Tonnage ROUTE	13.5	14.3	16.5	16.6	17.2	15.4	13.6	14.9	16.5	17.1
Tonnage RAIL	4.7	4.3	3.9	4.2	4.6	4.9	5.5	8.2	8.2	7.6
% RAIL	25.8%	23.1%	19.1%	20.2%	21.1%	24.1%	28.8%	35.5%	33.2%	30.8%

En Millions de tonnes

GOTHARD 1.150 m Alt Date de 1874	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tonnage TOTAL	18.3	19.1	17.6	19.7	21.5	21.9	24.4	23.6	21.9	23.7
Tonnage ROUTE	5.1	5.5	5.9	6.0	6.5	7.0	7.6	7.6	7.4	8.9
Tonnage RAIL	13.2	13.6	11.7	13.7	15.0	14.9	16.8	16.0	14.5	14.8
% RAIL	72.1%	71.2%	66.5%	69.5%	69.8%	68.0%	68.9%	67.8%	66.2%	62.4%
BRENNER 1.370 m alt Date de 1867	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tonnage TOTAL	25.9	28.0	26.9	27.9	31.1	33.5	34.1	35.8	36.3	37.7
Tonnage ROUTE	17.6	20.0	19.0	20.1	22.5	25.2	25.4	25.0	25.8	27.0
Tonnage RAIL	8.3	8.0	7.9	7.8	8.6	8.3	8.7	10.8	10.5	10.7
% RAIL	32.0%	28.6%	29.4%	28.0%	27.7%	24.8%	25.5%	30.2%	28.9%	28.4%

En Millions de tonnes

GOTHARD 1.150 m Alt Date de 1874	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tonnage TOTAL	26.0	25.5	25.5	26.4	26.5	21.8	25.2	25.0	23.9
Tonnage ROUTE	9.9	9.9	9.3	10.8	11.0	10.2	10.8	10.6	10.0
Tonnage RAIL	16.1	15.6	16.2	15.6	15.5	11.6	14.4	14.4	13.9
% RAIL	61.9%	61.2%	63.5%	59.1%	58.5%	53.2%	57.1%	57.6%	58.2%
BRENNER 1.370 m alt Date de 1867	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tonnage TOTAL	41.2	41.7	44.9	48.3	47.8	38.9	41.9	42.3	40.7
Tonnage ROUTE	31.1	31.7	33.3	35.0	33.8	25.8	27.5	28.2	29.5
Tonnage RAIL	10.1	10.0	11.6	13.3	14.0	13.1	14.4	14.1	11.2
% RAIL	24.5%	24.0%	25.8%	27.5%	29.3%	33.7%	34.4%	33.3%	27.5%

En Millions de tonnes

13. Les chiffres ci-dessus correspondent à des passages de montagne avec des voies ferrées et tunnels (Gothard / Suisse et Brenner / Autriche) datant du XIXème siècle. Un nouveau tunnel du Gothard ne sera mis en service qu'à la fin 2016 et les travaux de celui du Brenner pourraient débuter en 2017.

14. Compte tenu des similitudes entre les infrastructures existantes Suisse, Autrichienne et Française, il est présenté ci-dessous la part du rail qui aurait dû être réalisée, depuis 1984 jusqu'à ce jour, sur la ligne ferroviaire existante française du Montcenis (Modane), au regard des tonnages de marchandises franco-italien, en considérant deux hypothèses :

- Hypothèse 1 : La France était en mesure de transporter les mêmes tonnages par le rail que ceux transportés sur le rail par les Autrichiens sur la ligne du Brenner,

- Hypothèse 2 : La France était en mesure de transporter les mêmes tonnages par le rail que ceux transportés sur le rail par les Suisses sur la ligne du Gothard,

MontCenis 1.250 m alt Date de 1872	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Tonnage TOTAL en million de Tonnes	21.0	19.8	21.0	22.3	25.4	27.8	29.0	30.2	29.9	31.7
Tonnage RAIL Mont-Cenis	8.1	7.5	7.0	6.8	7.6	7.8	7.2	7.7	6.8	7.0
ROUTE										
Tonnage ROUTE réel Fréjus	4.3	4.3	5.5	5.9	7.0	8.0	8.9	9.2	9.4	10.1
Tonnage ROUTE réel Mt-Blanc	8.6	8.0	8.5	9.6	10.8	12.0	12.9	13.3	13.7	14.6
Tonnage ROUTE réel Fréjs+MtBc	12.9	12.3	14.0	15.5	17.8	20.0	21.8	22.5	23.1	24.7
Hypothèse 1 Tonnage Brenner Réel/Route+rail Fr	22.4%	21.7%	18.6%	18.8%	18.1%	17.6%	19.0%	27.2%	27.4%	24.0%
Hypothèse 2 Tonnage Gothard Réel/Route+rail Fr	52.9%	56.6%	51.4%	49.3%	48.8%	50.0%	46.9%	42.1%	41.5%	36.9%
Réel Rail MontCenis	38.6%	37.9%	33.3%	30.5%	29.9%	28.1%	24.8%	25.5%	22.7%	22.1%

De 1984 à 1993, en réalisant les tonnages des passages Suisse ou Autrichien, la part du rail par la ligne ferroviaire française existante du Montcenis aurait pu être supérieure de 15% à 20% environ par rapport à ce qu'elle a été.

MontCenis 1.250 m alt Date de 1872	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tonnage TOTAL	33.6	33.5	33.8	34.4	34.8	33.5	33.8	32.8	32.7	31.1
Tonnage RAIL Mont-Cenis	7.1	7.7	8.8	9.1	8.5	8.4	8.6	7.8	7.8	7.0
ROUTE										
Tonnage ROUTE réel Fréjus	12.2	12.4	12.4	12.6	12.8	22.2	25.2	25.0	23.6	19.7
Tonnage ROUTE réel Mt-Blanc	14.3	13.4	12.6	12.7	13.5	2.9	0.0	0.0	1.3	4.4
Tonnage ROUTE réel Fréjs+MtBc	26.5	25.8	25.0	25.3	26.3	25.1	25.2	25.0	24.9	24.1
Hypothèse 1 Tonnage Brenner Réel/Route+rail Fr	24.7%	23.9%	23.4%	22.7%	24.7%	24.8%	25.7%	32.9%	32.1%	34.4%
Hypothèse 2 Tonnage Gothard Réel/Route+rail Fr	39.3%	40.6%	34.6%	39.8%	43.1%	44.5%	49.7%	48.8%	44.3%	47.6%
Réel Rail MontCenis	21.1%	23.0%	26.0%	26.5%	24.4%	25.1%	25.4%	23.8%	23.9%	22.5%

De 1994 à 2003, en réalisant les tonnages des passages Suisse ou Autrichien, la part du rail par la ligne ferroviaire française existante du Montcenis aurait pu être supérieure de 15% à 25% environ par rapport à ce qu'elle a été.

MontCenis 1.250 m alt Date de 1872	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tonnage TOTAL	28.4	25.7	26.7	27.6	25.6	21.4	22.7	23.6	22.4
Tonnage RAIL Mont-Cenis	6.4	5.5	5.2	5.7	4.6	3.4 r	3.0	3.4	3.4
ROUTE									
Tonnage ROUTE réel Fréjus	16.8	11.6	12.5	13.1	12.2	10.2	11.0	11.0	10.2
Tonnage ROUTE réel Mt- Blanc	5.2	8.6	9.0	8.8	8.8	7.8	8.7	9.2	8.8
Tonnage ROUTE réel Fréjus+MtBc	22.0	20.2	21.5	21.9	21.0	18.0	19.7	20.2	19.0
Hypothèse 1 Tonnage Brenner Réel/Route+rail Fr	35.6%	38.9%	43.4%	48.2%	54.7%	61.2%	63.4%	59.7%	50.0%
Hypothèse 2 Tonnage Gothard Réel/Route+rail Fr	56.7%	60.7%	60.7%	56.5%	60.5%	54.2%	63.4%	61.0%	62.1%
Réel Rail MontCenis	22.5%	21.4%	19.5%	20.7%	18.0%	15.9%	13.2%	14.4%	15.2%

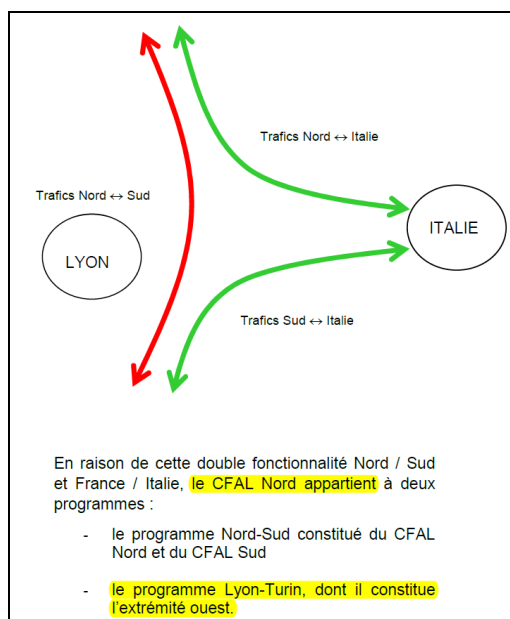
De 2004 à 2012, en réalisant les tonnages des passages Suisse ou Autrichien, la part du rail par la ligne ferroviaire française existante du Montcenis aurait pu être supérieure de 15% à 50% environ par rapport à ce qu'elle a été. sans que jamais ne soit atteinte la limite capacitaire de 22 millions de tonnes reconnue, ni celle de 17 millions de tonnes.

15. Ceci établit les capacités réelles de la ligne existante Dijon/Ambérieu/Chambéry/Modane/Montcenis/Italie, à savoir que la ligne existante permet de réaliser dès aujourd'hui un report des marchandises sur le rail, et qu'elle répond aux objectifs du « Livre blanc pour les transports » de l'Europe, à savoir 50% de part non routière en 2050. **(Pièce n°110 mémoire introductif d'instance)**
16. RFF affirme que l'objectif d'autoroute ferroviaire ne serait pas réalisable avec l'infrastructure existante qu'elle a pourtant rénovée et améliorée. Elle affirme mais ne prouve pas, et les exemples suisse et autrichien montrent l'inverse. La faiblesse d'utilisation de la voie existante n'a pas pour cause première les infrastructures, mais l'organisation même de l'activité fret ferroviaire, ce qui est d'ailleurs confirmé par les rapports parlementaires et ceux de la Cour des Comptes.

5/ Distinction entre « bretelle de Chambéry » et « CFAL Nord »

17. RFF (Page 22 points 20 et 21) cherche à rendre confus un point simple. RFF tente de justifier la modification substantielle du projet que constitue l'adjonction d'une desserte de Chambéry non prévue initialement, en arguant qu'il y a également une desserte de Grenoble par une « bretelle de Saint-André-le-Gaz ».
18. Tel n'est pas le débat. Cet ajout d'une « bretelle de Chambéry » (80 kilomètres environ km) constitue une modification substantielle, avec un surcoût (Coût sur le document d'enquête publique 4,145 milliards d'euro), des atteintes à la propriété, des creusements de tunnels supplémentaires avec leurs inévitables tarissements hydrologiques, et des modifications de la desserte voyageurs. Le projet 2012/2013 n'a pas été débattu en prenant en compte ces éléments nouveaux et substantiels.

19. De la même façon, RFF affirme que « le débat public a bien eu lieu sur le CFAL, comme il a eu lieu sur le projet Lyon Turin » (CFAL : contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise ; www.rff-cfal.info), mais le propos est vidé de sens car aucune pièce n'est produite.
20. RFF affirme encore que « Chaque projet est distinct de l'autre et repose sur son utilité propre », ce qui est une formule creuse, alors qu'il s'agit de répondre aux pièces versées au débat, jointes au mémoire introductif des requérants, et notamment :
- **la pièce produite n°20 du mémoire introductif** des requérants dans laquelle on trouve le document suivant :



- **la pièce 21 du mémoire introductif** dans laquelle on trouve les mentions suivantes :

Réseau Ferré de France	Projet CFAL Nord
1.2 DESCRIPTION GENERALE DU PROJET	
Le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise est une infrastructure ferroviaire nouvelle qui s'intègre dans une stratégie de développement des grands projets ferroviaires à l'échelle nationale et internationale. Le CFAL vise à constituer un axe ferroviaire performant en permettant : ▪ des reports d'itinéraire du nœud ferroviaire lyonnais qui connaît une congestion en heures de pointe, en particulier dans la traversée de la gare de la Part-Dieu, point principal de convergence des convois de fret en transit Nord – Sud, ▪ un report modal de la route vers le rail, ▪ l'amélioration de la qualité de service pour le trafic fret France-Italie, et en particulier l'accès aux Alpes et au tunnel de base LYON-TURIN, avec un raccordement prévu dans le secteur de Grenay,	

- **la pièce 39 du mémoire introductif** qui contient la référence suivante :

Pour la partie justification du programme et présentation de ses impacts (E02) :

Pièce 3 (définition du programme et appréciation de ses impacts) du dossier DUP du CFAL Nord

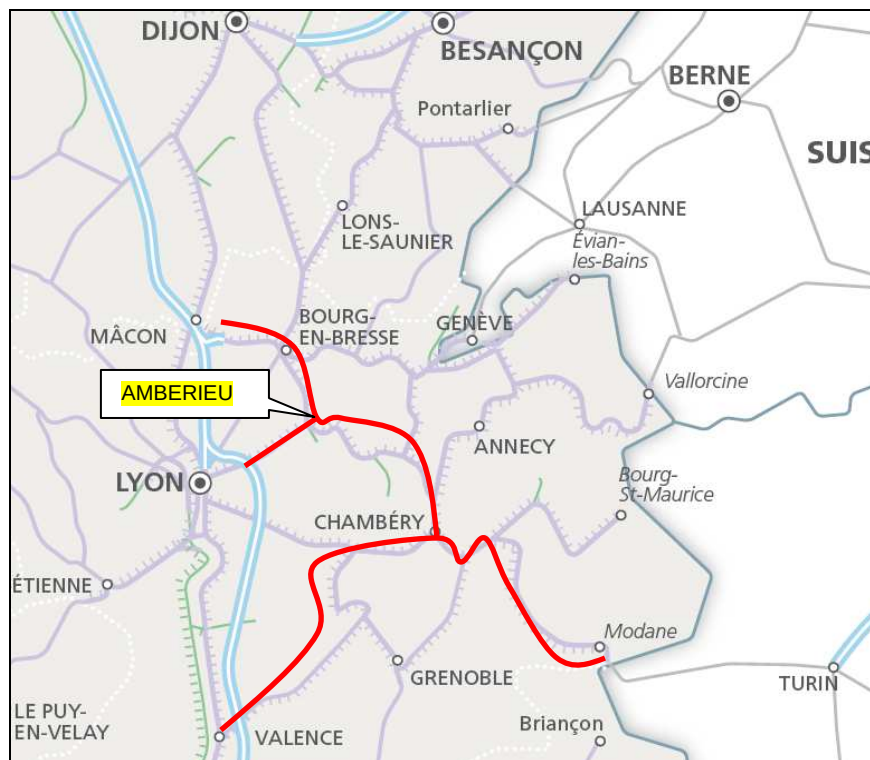
- **la pièce 42 du mémoire introductif** qui reprend le lien financier rendant indissociables le CFAL dans son ensemble du projet Lyon-Turin :

S'il est logique que le calcul du TRI se fasse sur l'ensemble du projet CFAL Nord et Sud, il faut noter que ce calcul ne prend en compte qu'une partie de l'investissement (54 % du cout du CFAL Nord et 82 % du cout du CFAL Sud), le solde étant imputé dans les coûts d'investissement du LYON - TURIN. Sans cette imputation, quelque soit le scénario, le VAN serait négatif et le TRI inférieur à 4 %. Il faut aussi noter la forte sensibilité du résultat à l'évolution des coûts du transport routier et du transport ferroviaire, un écart de 1 % (+/- 0,5 % sur l'hypothèse retenue) donnant un écart de 2 points sur le TRI.

Synthèse sur les aspects socio-économiques

Le résultat du calcul du TRI du CFAL Nord apparaît très dépendant de l'ensemble du projet fret sur le Sud-Est de la France et en particulier de la réalisation de la voie LYON-TURIN.

21. En fait, RFF croit pouvoir jouer l'effet d'autorité, mais se contente de contrevérités flagrantes, alors qu'est établie la preuve de l'indissociabilité des deux sections (le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise - CFAL et les Accès Français du Lyon-Turin au tunnel transfrontalier dit projet 2012/2013), tant fonctionnelle que financière.
22. Cette indissociabilité des deux sections devait conduire à l'organisation d'un débat public préalable pour **l'ensemble du projet** (Loi Barnier du 2 février 1995). Elle interdisait la présence au cours de l'enquête publique de 2012 sur les accès français du projet Lyon-Turin de commissaires enquêteurs ayant été désignés dans le dossier CFAL Nord.
23. Le réseau ferré existant est en mesure de contourner Lyon pour les marchandises en provenance ou à destination de l'Italie, pour autant que la destination ou l'origine ne soit pas la ville de Lyon ou sa proche couronne :
 - en provenance du Sud de la France la ligne Valence Grenoble Montmélian permet d'éviter Lyon et a fait l'objet de travaux pendant ces dernières années pour la circulation des trains de marchandises comme cela apparaît dans les documents de RFC 6 déjà produits à l'appui du mémoire introductif d'instance. **(Pièce n°10)**
 - en provenance ou en direction du Nord (Paris ou Angleterre), la ligne ferroviaire Dijon - Ambérieu **permet de ne pas traverser le noeud ferroviaire Lyonnais.**



La carte RFF démontre le contournement possible de Lyon par les voies existantes

24. Les enquêtes de transports diligentées par le ministère des transports démontrent que l'essentiel du trafic de marchandises franco-italien par les Alpes est lié aux échanges entre la région lyonnaise et le Piémont :



Source : SOeS, enquête Transit 2010

Tableau 3 - Trafic et tonnage sur les échanges et le transit pour chaque poste

Postes	Échanges				Transit			
	Trafic (en milliers)		Tonnage (en millions)		Trafic (en milliers)		Tonnage (en millions)	
	Valeurs	%	Valeurs	%	Valeurs	%	Valeurs	%
Tunnel du Mont-Blanc	452,3	79,2	7	80,7	119,1	20,8	1,67	19,3
Tunnel du Fréjus	657,4	89,9	9,92	90,2	74,1	10,1	1,08	9,8
Total Alpes du Nord	1109,7	85,2	16,92	86,0	193,2	14,8	2,75	14,0
Col de Montgenèvre	44,3	85,4	0,44	83,5	7,5	14,6	0,08	16,5
Vintimille	636,8	47,6	7,18	40,3	701,2	52,4	10,65	59,7
Total Alpes du Sud	681,1	49,0	7,62	41,5	708,7	51,0	10,7	58,5

Source : SOeS, enquête Transit 2010

Source: Commissariat Général au Développement Durable (Le transport routier de marchandises à travers les frontières françaises en 2010) - Juillet 2013 - Page 92 - (Pièce n°11)

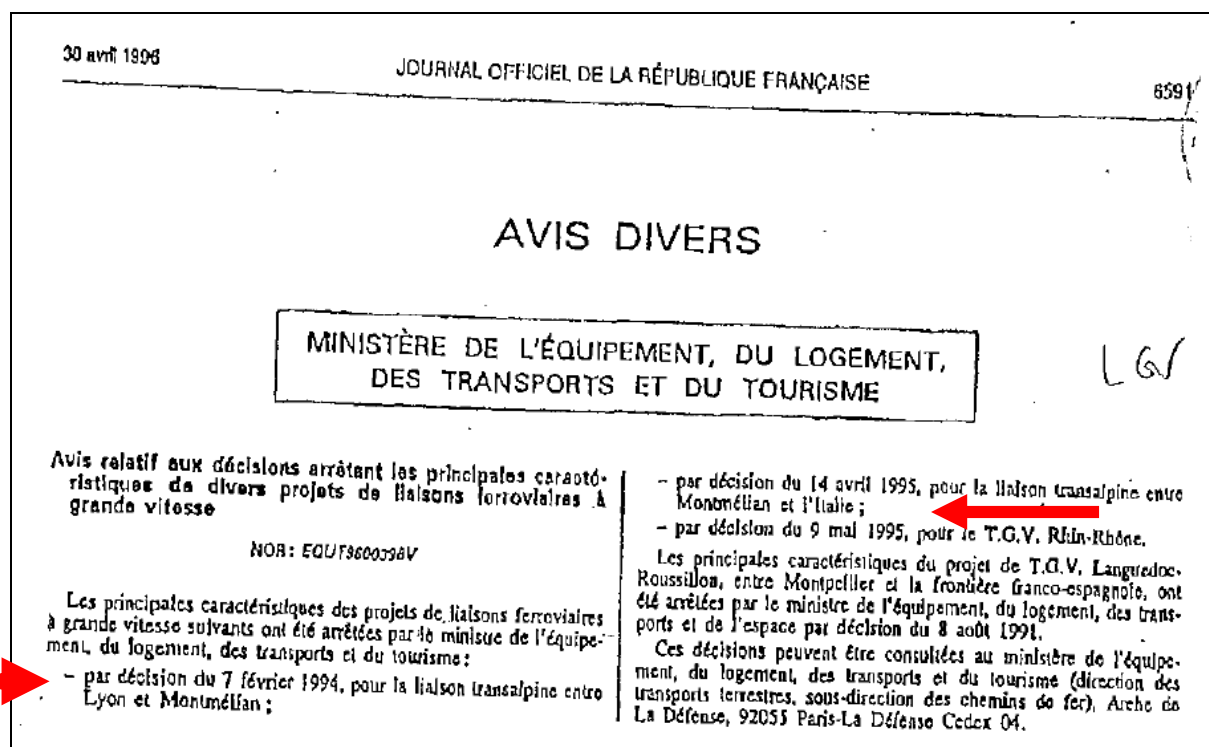
25. La majeure partie des trafics routiers sur l'axe franco-italien des Alpes du Nord est constituée par des « échanges » (marchandises ayant pour origine ou destination la France) comme le montrent ces cartes, avec une prédominance pour une origine ou destination à Lyon ou sa proche région.
26. Il est donc bien démontré que le réseau ferré existant notamment avec l'utilisation de la gare de triage d'Ambérieu, permet de reporter l'essentiel des transports routiers de marchandises franco-italiens circulant par les Alpes du Nord, que ce soit par le tunnel du Mont Blanc ou par celui du Fréjus, vers le mode ferroviaire grâce au réseau ferré existant.

II – Sur l'existence matérielle de deux projets substantiellement différents, celui de 1994 et celui de 2012/2013.

A – Décisions ministérielles et cahier des charges du 7 février 1994 (Pièce n°12)

1/ Présentation des documents

27. La décision ministérielle du 7 février 1994, visée par le décret attaqué, reste le document qui arrête le projet dans sa section Lyon - Montmélian comme cela est indiqué dans la publication du Journal Officiel du 30 avril 1996 produit par RFF.



28. La décision ministérielle du 7 février 1994 arrête un cahier des charges daté du même jour. Ce cahier des charges définit les « finalités et les caractéristiques principales du projet » et la décision ministérielle du même jour détermine « les principales caractéristiques du projet ».

Après examen de l'ensemble des études préliminaires de la section Lyon-Montmélian et des bilans et comptes-rendus des différentes consultations, je décide de retenir les fuseaux A, B1 et B2, D, F et H modifié.

Le fuseau ainsi constitué figure sur le plan annexé à la présente décision. Les études de tracé de la ligne nouvelle se poursuivront à l'intérieur de ce fuseau, qui ne concerne ni les aménagements de lignes existantes, ni la gare nouvelle Dauphiné-Savoie. Il pourra être adapté localement en tant que de besoin notamment dans les zones sensibles, si les études plus détaillées à venir le justifiaient.

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

Le projet concerne les départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie.

A partir de la ligne à grande vitesse Paris - Sud-Est au Sud de la gare de Satolas, le fuseau s'inscrit vers l'Est dans la plaine du Catelan puis dans la vallée du Laval. Il traverse ensuite le plateau des Terres Froides, la vallée du Guiers et la falaise de Dullin, passe au Sud du lac d'Aiguebelette, traverse les massifs de l'Epine et de la Chartreuse et se raccorde à la ligne Chambéry - Grenoble au Sud de Chambéry.

La longueur totale de ligne nouvelle est de l'ordre de 110 km, dont 25 km environ de raccordements.

A l'origine de la ligne, deux variantes de raccordements vers Lyon et vers le Sud de la ligne à grande vitesse Paris - Sud-Est sont possibles.

A son extrémité Est, le fuseau retenu permet l'étude de différentes variantes de tracé et d'implantation de la gare T.G.V. Dauphiné-Savoie.

Cahier des Charges du 7 février 1994 - Enquête publique Pièce C Pages 180 et suivantes

29. Le ministre indique bien dans cette décision : « j'arrête le cahier des charges » :

Au terme de cette phase de débat, j'arrête le cahier des charges de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, dont vous trouverez un exemplaire ci-joint. Ce document, qu'il appartiendra au Préfet de la Région Rhône-Alpes de rendre public, prend en compte ces grandes options et ces préoccupations.

30. Le cahier des charges a ensuite listé les « finalités » du projet, et il détaille précisément les principales caractéristiques du projet sous ses aspects fonctionnels, opérationnels et socio-économiques :

- « Relier les réseaux français et italien dans le cadre du schéma européen de lignes ferroviaires à grande vitesse (1.1)
- Rendre le transport de fret plus performant (1.2)
- Favoriser la complémentarité entre modes (1.3)
- Augmenter l'accessibilité des Alpes du Nord (1.4)
- Contribuer à l'amélioration des liaisons ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône-Alpes (1.5) ».

31. Il convient d'examiner avec attention ces finalités et caractéristiques principales, mais à titre préalable, il faut – hélas – souligner que dans son mémoire en réponse (page 6), RFF retranscrit de manière erronée les finalités du cahier des charges du 7 février 1994.

2/ Les erreurs de présentation faites par RFF

a/ Première finalité du cahier des charges du 7 février 1994

32. La finalité 1.1 du cahier des charges du 7 février 1994 est :

1.1 - Relier les réseaux français et italien dans le cadre du schéma européen de lignes ferroviaires à grande vitesse

33. Or dans son mémoire, RFF reformule cette finalité en écrivant la « France et l'Italie » :

- Relier la France et l'Italie dans le cadre du schéma européen des LGV,

et non pas « les réseaux français et italien (...) à grande vitesse ».

34. RFF procède à cette falsification de la finalité 1.1 car, en premier lieu, son projet 2012/2013 ne relie pas les réseaux français et italien à grande vitesse. Il utilise en fait à l'Est de Chambéry des voies existantes qui ne sont pas à grande vitesse. RFF tente donc de faire croire que son projet répond à la finalité alors qu'il n'en est rien.
35. En second lieu, les voies ferrées actuelles, celle passant au Nord du lac du Bourget comme celle passant au Sud du lac d'Aiguebelette, puis celle passant par la Maurienne et le Montcenis, relie déjà la France à l'Italie par la voie existante à l'Est de Chambéry.
36. Il est ainsi démontré que RFF ne répond pas à la finalité 1.1 avec son projet 2012/2013, alors que la ligne ferroviaire existante relie déjà la France et l'Italie.

b/ Deuxième finalité du cahier des charges du 7 février 1994

37. Le cahier des charges du 7 février 1994 indique :

- 2 -

1.2 - Rendre le transport de fret plus performant

Face à la saturation des infrastructures routières envisagée à l'horizon 2010 dans les Alpes du nord en particulier, le ministre des transports français et le ministre des travaux publics italien ont considéré qu'une priorité devait être donnée au transport de marchandises par fer, et que l'hypothèse d'un doublement des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc devait être abandonnée.

38. RFF là encore réécrit ce texte de 1994 en présentant cette finalité 1.2 comme étant :

- Rendre le transport de fret plus performant : le tunnel franco-italien devra permettre la circulation de trains de fret,

39. En 1994, la finalité était définie dans le cahier des charges en fonction d'une prévision de saturation en 2010 des transferts routiers. Or, la réalité a été la chute des tonnages de transferts de marchandises entre la France et l'Italie depuis 1994, ce qui entraîne que le nombre de poids lourds en 2014 est inférieur à celui de 1990. La préoccupation concernant la saturation (ou la justification par la saturation) est d'ailleurs tellement forte que l'Accord Franco-Italien du 29 janvier 2001 l'intègre dès son premier article (**Pièce n°75 du mémoire introductif des requérants**) :

TITRE Ier
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.

40. De plus, cette finalité 1.2 du projet "Rendre le Fret plus performant" vise à éviter le percement d'un deuxième tube au tunnel routier du Fréjus : « l'hypothèse d'un doublement des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc devait être abandonnée ». En réalité le doublement du tunnel routier du Fréjus, présenté abusivement comme une « galerie de sécurité », a été réalisé; il s'agit en réalité d'une deuxième voie routière ouverte à la circulation routière par déclaration commune du 3 décembre 2012 signée par le ministre français des transports et son homologue italien (**Pièce n°76 du mémoire introductif des requérants.**) contrairement à ce qui était visé par cette finalité 1.2 du cahier des charges du 7 février 1994.
41. L'omission par RFF, dans son mémoire en réponse, du premier paragraphe (« face à la saturation des infrastructures routières envisagée à l'horizon 2010 ») descriptif de cette finalité fixée par le cahier des charges du 7 février 1994 est volontaire, car cette finalité disqualifie le projet de 2012/2013.
42. Par ailleurs, le cahier des charges du 7 février 1994 (pages 8 et 9) précise que la construction du tunnel dit de base (de Saint-Jean-de-Maurienne à l'Italie) ne peut intervenir que postérieurement à la construction d'une ligne à grande vitesse Lyon (Satolas) - Montmélián, en précisant quatre raisons majeures :

III.3 - Phasage de la réalisation du projet

Le projet de liaison transalpine Lyon-Turin retenu au schéma directeur, distingue deux tronçons : Lyon-Montmélian situé en territoire français, Montmélian-Turin, soumis à un accord international entre la France et l'Italie.

La réalisation du projet est effectivement prévue en deux étapes :

La section Lyon-Montmélian sera réalisée la première pour plusieurs raisons :

- située en France, elle ne nécessite pas de montage juridique particulier,
- son taux de rentabilité plus élevé dans sa solution de base, proche du seuil permettant le financement par l'exploitant, en facilitera sa réalisation rapide,

- 9 -

- le gain de temps entre Lyon et Turin qui résulte de cette première phase permet la création de liaisons T.G.V. avec l'Italie dès sa mise en service,
- son délai de construction plus court et sa réalisation technique plus habituelle permettent d'envisager, de manière tout à fait réaliste, un horizon de réalisation plus rapproché.

La section Montmélian-Turin pourra elle-même être réalisée en plusieurs phases.

Dans cette hypothèse, le tunnel de base sera réalisé en première phase, les TGV et les trains de fret utilisant la ligne actuelle entre Montmélian et Saint-Jean de Maurienne.

Dans ce cas, le maître d'ouvrage devra prendre toutes les mesures pour permettre l'acheminement de l'ensemble du trafic TGV, TER et trains de fret, moyennant éventuellement les aménagements nécessaires.

En deuxième phase, sera réalisée la ligne nouvelle entre Montmélian et Saint-Jean de Maurienne.

43. Il est donc expressément fixé par le cahier des charges du 7 février 1994 que :
« La réalisation du projet est effectivement prévue en deux étapes : La section Lyon-Montmélian sera réalisée la première... ». Cette « première étape permettra de mettre en œuvre toutes les améliorations des dessertes nationales entre les Alpes, la Savoie, le Dauphiné, et le reste du territoire national d'une part.... ». Il est ainsi fixé que la liaison Montmélian Saint-Jean-de-Maurienne sera utilisée avec la ligne existante, comme d'ailleurs répété page 9 de ce cahier des charges.
44. Cette finalité 1.2 du cahier des charges du 7 février 1994 n'est donc pas liée à la réalisation d'un tunnel de base puisque celui-ci ne verrait le jour qu'en deuxième étape.
45. Enfin, cette finalité du cahier des charges du 7 février 1994 est précisée comme associée à l'absorption « à long terme [d'] une partie de l'augmentation du trafic, notamment routier sur ce maillon clé... », or il est établi que :
 - depuis 1994 le trafic routier transfrontalier est en diminution et non en augmentation,

- la ligne ferroviaire existante est en mesure d'absorber plus de la moitié du trafic existant de marchandises sur les passages routiers des Alpes du Nord,
- le tunnel du Fréjus routier a été doublé et ouvert à la circulation routière par déclaration du 3 décembre 2012, contrairement aux affirmations des années 1993 et 1994 et au dossier d'enquête publique 2012 objet du décret de 2013 contesté.

46. Ainsi, il est une donnée de fait que :

- la ligne existante répond parfaitement à cette finalité 1.2 du cahier des charges du 7 février 1994,
- la présentation faite par RFF est partielle et trompeuse et ne sert qu'à favoriser sa thèse, sans pouvoir s'appuyer sur le cahier des charges du 7 février 1994 et le respecter.

B – Examen des finalités du projet fixées par le cahier des charges du 7 février 1994

1/ Première finalité : « Relier les réseaux français et italien dans le cadre du schéma européen de lignes ferroviaires à grande vitesse » (1.1).

47. Depuis de nombreuses années, circulent des TGV reliant Paris à Milan sur la ligne existante entre Lyon Saint-Exupéry (Satolas) et Turin, avec six trains par jour, qui permet de relier les réseaux à grande vitesse français et italien (finalité 1.1) dans des conditions de coût bien inférieures à celles du projet 2012/2013 de RFF.
48. Dans le projet 2012/2013, qu'il s'agisse du tracé Nord desservant Chambéry ou celui sous la Chartreuse dédié exclusivement aux trains de fret, il n'existe pas de liaison à grande vitesse permettant de « relier les réseaux français et italien dans le cadre du schéma européen de lignes ferroviaires à grande vitesse (finalité 1.1) ».
49. De plus, le 25 octobre 2013, les services de l'Etat ont confirmé que le caractère de voie à grande vitesse dite « Projet de LGV Lyon-Turin voyageur » a été abandonnée du fait de la « non reconduction » de la décision le « qualifiant » de « Projet d'Intérêt Général (PIG) » (**Pièce n°13**) :



PRÉFET DE L'ISÈRE

Direction Départementale des Territoires
Service d'Aménagement Nord-Ouest

Affaire suivie par : Pierre RAJEZAKOWSKI

Tél.: 04.74.31.11.58

Fax : 04.74.31.11.44

Courriel : pierre.rajekowski@isere.gouv.fr



Grenoble, le 25 OCT. 2013

Le directeur départemental
des territoires
à
Madame le maire de Saint-Savin

Objet : Révision PLU – Projet LGV

Madame le Maire,

Par courrier daté du 9 octobre 2013, vous m'interrogez sur la non reconduction de l'arrêté préfectoral n°2010-06150 du 19 juillet 2010 qualifiant le projet de LGV Lyon-Turin voyageur de Projet d'Intérêt Général (PIG).

L'horizon de réalisation de ce projet ferroviaire étant très lointain, je vous confirme que le PIG n'a pas été reconduit et que l'arrêté est ainsi devenu caduc le 19 juillet 2013.

Pour votre information, un nouvel arrêté de PIG a été pris concernant un tracé destiné à accueillir un trafic mixte Fret/voyageur, plus au Sud le 03 janvier 2012.

Ce même tracé a fait l'objet d'un décret de déclaration d'utilité publique le 23 août 2013.

Toutefois, la commune de Saint Savin n'est pas concernée par ce tracé.

50. Ainsi, cette première finalité 1.1 du cahier des charges du 7 février 1994 n'est pas remplie par le projet 2012/2013, ce que ne peut pas contester RFF.
51. Il convient en effet de rappeler que l'enquête publique du premier trimestre 2012 ayant conduit au décret du 23 août 2013 querellé, s'est déroulée alors que la présidence de Réseau Ferré de France était confiée à Monsieur Hubert Du Mesnil.
52. Monsieur Hubert Du Mesnil est depuis le mois d'avril 2013, président de « Lyon Turin Ferroviaire SAS » filiale de RFF à 50%. Les statuts de cette SAS indiquent que le Président de la société est désigné par l'actionnaire français :

CERTIFIE CONFORME 3 0 MARS 2009

- un million d'euros (€ 1 000 000) pour les achats, ventes ou échanges d'immeubles, droits et fonds de commerce.

Article 12 – Président de la Société

Le Président de la Société est nommé sur proposition de RFF par l'assemblée générale ordinaire pour une durée renouvelable de 3 ans. Les fonctions du Président prennent fin lorsque celui-ci atteint soixante-dix ans ; la cessation de ses fonctions prend effet le lendemain de l'assemblée générale d'approbation des comptes qui suit son soixante-dixième anniversaire.

Statuts Lyon Turin Ferroviaire - (**Pièce 14**)

53. Dans leur mémoire introductif, les requérants ont produit un entretien de Monsieur Du Mesnil à la revue IFRAP en 2014 (**Pièce produite mémoire introductif 153**) duquel il ressort l'affirmation par Monsieur Du Mesnil lui-même que la ligne du projet 2012/2013 n'est pas à grande vitesse.
54. Monsieur Du Mesnil a réalisé un long entretien dans la presse en janvier 2015 où il confirme (**Pièce 15**) :

Au départ, nous sommes effectivement partis sur l'idée d'une ligne à grande vitesse. Dans le contexte de l'époque, la concentration intellectuelle était focalisée sur ce type d'infrastructures. C'était la pensée dominante. Actuellement, en France, il y a un débat sur la politique des lignes à grandes vitesses, sur leur sens et leur utilité économique et sociale. Dans ce contexte de réflexion nationale autour de ces ouvrages, ce n'est pas le maillon du Lyon-Turin qui serait prioritaire, alors que d'autres, plus importants, sont à revoir. Si nous considérons encore comme utile la construction d'une ligne à grande vitesse à cet endroit, nous aurions tout faux. Aujourd'hui, l'argument initial ne permet plus la justification du projet.

Propos recueillis par Maxime Hanssen - 22/01/2015, 14:27
<http://acteursdeleconomie.latribune.fr/debats/grands-entretiens/>

55. Il est ainsi démontré sans que RFF puisse le contester, que le Président de RFF ayant mis à l'enquête publique le projet 2012/2013 Lyon Turin, savait parfaitement, et le sait encore, que ce projet présenté à l'enquête publique en 2012 est nouveau et ne répond pas aux finalités et principales caractéristiques fixées par le cahier des charges du 7 février 1994 et par les décisions ministérielles visées par le décret du 23 août 2013 contesté.

2/ Deuxième finalité : « Rendre le transport de fret plus performant » (1.2)

56. Pour que le fret ferroviaire soit "plus performant", il ne suffit pas qu'existe la capacité technique : il faut également que soient réunies les conditions de l'équilibre économique.

57. Afin d'apprécier l'analyse économique du projet, il convient de garder en mémoire le II de l'article L.122-1 du code de l'environnement sur les « études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements », qui impose d'apprécier l'ensemble du programme :

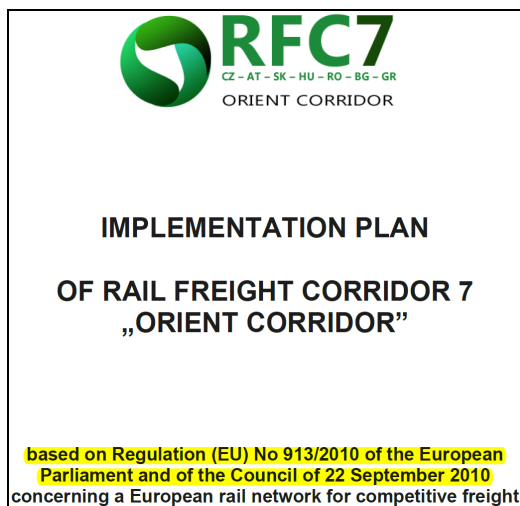
« II - Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement de préciser les autres projets du programme, dans le cadre des dispositions de l'article L. 122-1-2.

Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. »

58. Le coût prévu pour l'ensemble du projet franco-italien de Lyon à Turin est de 26,1 milliards en valeur 2010 selon la direction du Trésor, (repris par la Cour des Comptes le 1^{er} août 2012 dans son référé au premier ministre) ; il faudrait donc établir une rentabilité économique corrélative pour que le fret soit attractif. Cette démonstration, à l'évidence, n'est pas apportée. RFF n'apporte aucune étude économique globale, ni sur le projet 2012/2013 ni sur le projet de Lyon à Turin dans son ensemble : c'est un fait.
59. Or, la ligne existante répond parfaitement à cette deuxième finalité 1.2 du cahier des charges du 7 février 1994 grâce aux lourds travaux d'amélioration déjà réalisés depuis 2002 et en cours pour la mise en service de l'ERTMS (système européen de surveillance du trafic ferroviaire, en anglais, European Rail Traffic Management System) dans le cadre de l'application du règlement N° 913-2010 du Parlement et du Conseil (**Pièce 16**).

L 276/22	FR	Journal officiel de l'Union européenne	20.10.2010
RÈGLEMENT (UE) N° 913/2010 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL			
du 22 septembre 2010			
relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif			
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)			
(10) La mise en place des corridors internationaux pour le fret ferroviaire constituant le réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif devrait se faire en cohérence avec les corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et/ou du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). À cette fin, il est nécessaire de développer de manière coordonnée les réseaux, notamment en ce qui concerne l'intégration des corridors internationaux pour le fret ferroviaire aux corridors existants du RTE-T et de l'ERTMS. Il convient, en outre, d'établir au niveau de			

60. La mise en service de l'ERTMS est d'ailleurs programmée sur la ligne existante dans le cadre des travaux du GEIE RFC 6 (Groupement Européen d'Intérêt Economique Rail Freight Corridor 6) dont RFF est actionnaire à hauteur de 20%. Les corridors de fret (RFC ou Rail Freight Corridor) s'inscrivent dans le cadre européen et le règlement N° 913-2010 du Parlement et du Conseil européen comme le montre un autre groupement appelé RFC7 pour la partie orientale européenne (**Pièce 17**) :



Source : http://www.rfc7.eu/ckfinder/userfiles/files/RFC7_Implementation_Plan_v_November_2013.pdf

61. Le Rail Freight Corridor 6 s'inscrit de la même manière dans le champ de ce règlement comme le montre le document signé le 6 novembre 2013 par Monsieur Luc Roger représentant RFF au sein de ce GEIE (**Pièce 10 RFC6_13_12_13_Implementation_Plan_RFC_6**) :

Rail Freight Corridor 6 – Implementation plan	2013
1 Introduction Regulation (EU) 913/2010, adopted by the European Parliament and the Council on 22 September 2010, entered into force on 9th November 2010, enacting the establishment of international rail corridors for a European rail network for competitive freight, with the overall purpose of increasing international rail freight's attractiveness and efficiency.	

*Implémentation plan GEIE RFC 6 novembre 2013 (**Pièce 10**)*

62. L'installation de l'ERTMS (ERTMS : système européen de surveillance du trafic ferroviaire ; en anglais, European Rail Traffic Management System) est programmée sur la ligne existante comme le démontrent les documents émanant de RFF (**Pièce 18**):

ERTMS: present deployment in France - CvN

Freight Corridors C/2 and D/6

- 2 200 km lines (double, triple or quadruple), up to 220 km/h, + access signals to main lines
- ETCS1 v2.3.0d, over KVB
- Pilot sites in operation in 2015
- First section Belgian border – Swiss border in operation in 2018

7 border points:

- ➡ Mont St Martin (Infrabel+CFL)
- ➡ Zoufftgen (CFL)
- ➡ Stiring-Wendel (DB Netz)
- ➡ Bâle (SBB)
- ➡ Modane (RFI)
- ➡ Perpignan (TP Ferro)

RFF is member of the RFC2 and RFC6 EEIGs

5 / 13 mai 2011

<http://ubifrance-events.com/rencontres-ferroviaires-franco-finlandaise-en/>

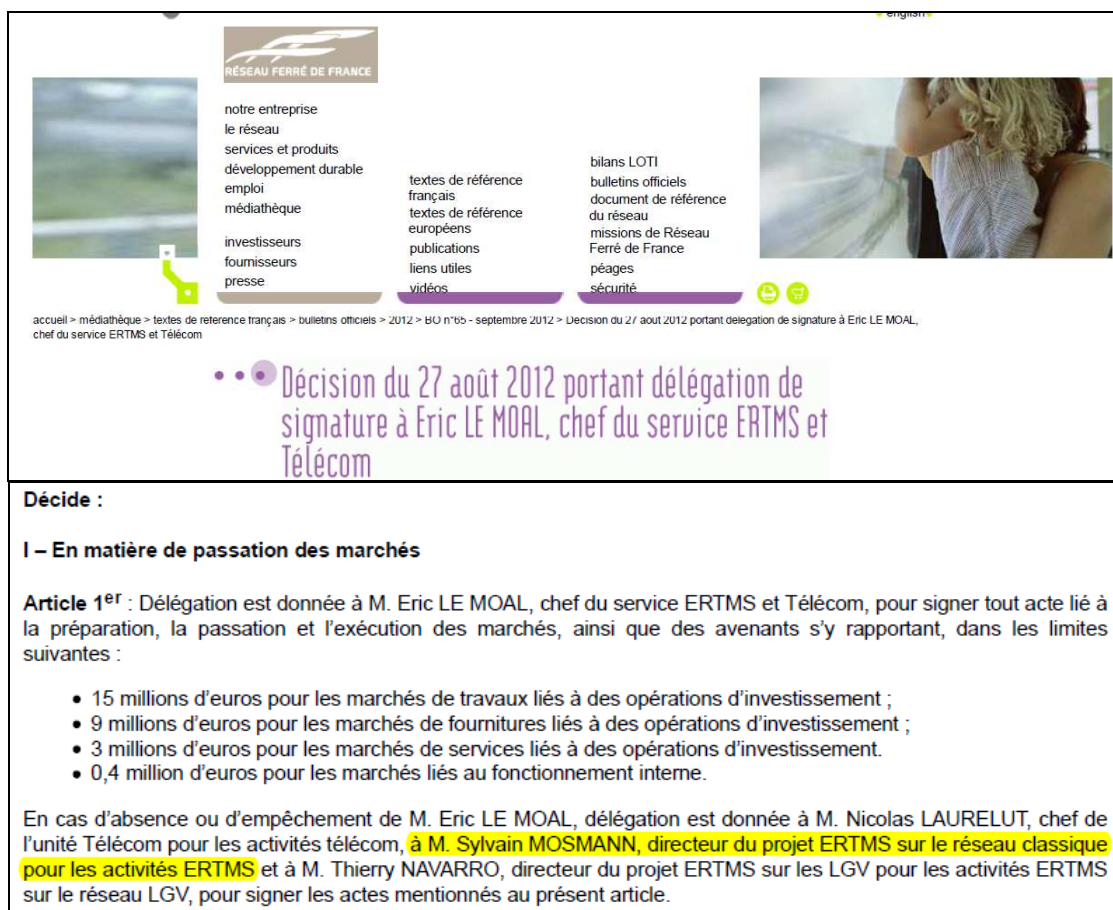
Document : http://ubifrance-events.com/rencontres-ferroviaires-franco-finlandaise/wp-content/uploads/sites/72/Mosmann_RFF_ERTMS_Helsinki_Oct2013.pdf

63. On distingue parfaitement sur ce document la ligne existante, passant par Ambérieu et Culoz pour rejoindre Modane, comme l'une des installations sur laquelle l'ERTMS est en cours de déploiement.
64. Ce document a été présenté à Helsinki le 2 octobre 2012 par Monsieur Sylvain Mosmann de RFF dans une présentation de Réseau Ferré de France sur sa stratégie ERTMS : **(Pièce 18)**



<http://ubifrance-events.com/rencontres-ferroviaires-franco-finlandaise-en/>

65. RFF compte d'ailleurs parmi ses collaborateurs un "directeur du projet ERTMS sur le réseau classique pour les activités ERTMS" en la personne de M. Sylvain Mosmann comme le démontre la décision du 27 août 2012, dans laquelle son nom apparaît (**Pièce 19**) :



Décide :

I – En matière de passation des marchés

Article 1^{er} : Délégation est donnée à M. Eric LE MOAL, chef du service ERTMS et Télécom, pour signer tout acte lié à la préparation, la passation et l'exécution des marchés, ainsi que des avenants s'y rapportant, dans les limites suivantes :

- 15 millions d'euros pour les marchés de travaux liés à des opérations d'investissement ;
- 9 millions d'euros pour les marchés de fournitures liés à des opérations d'investissement ;
- 3 millions d'euros pour les marchés de services liés à des opérations d'investissement.
- 0,4 million d'euros pour les marchés liés au fonctionnement interne.

En cas d'absence ou d'empêchement de M. Eric LE MOAL, délégation est donnée à M. Nicolas LAURELUT, chef de l'unité Télécom pour les activités télécom, à M. Sylvain MOSMANN, directeur du projet ERTMS sur le réseau classique pour les activités ERTMS et à M. Thierry NAVARRO, directeur du projet ERTMS sur les LGV pour les activités ERTMS sur le réseau LGV, pour signer les actes mentionnés au présent article.

66. Monsieur Mosmann intervient également pour RFF au sein de RFC6 (ex Corridor D) comme le démontre le rapport d'activité 2011 du CorridorD/GEIE RFC6 : (**Pièce 20**)



2- FROM CORRIDOR D TO RFC 6

2.3 THE GOVERNANCE AND PARTNERS

THE CORRIDOR D GOVERNANCE



Michele Mario Elia
President of the EEIG



José Capel Ferrer
Director of the EEIG



Luc Roger
Acting co-director



Umberto Foschi
leader of the Quality and Interoperability group

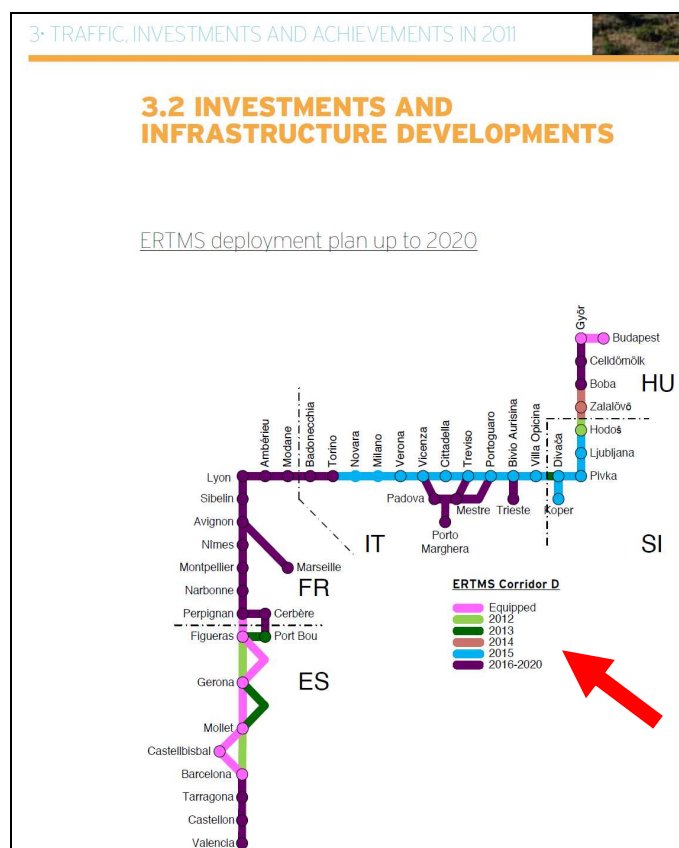


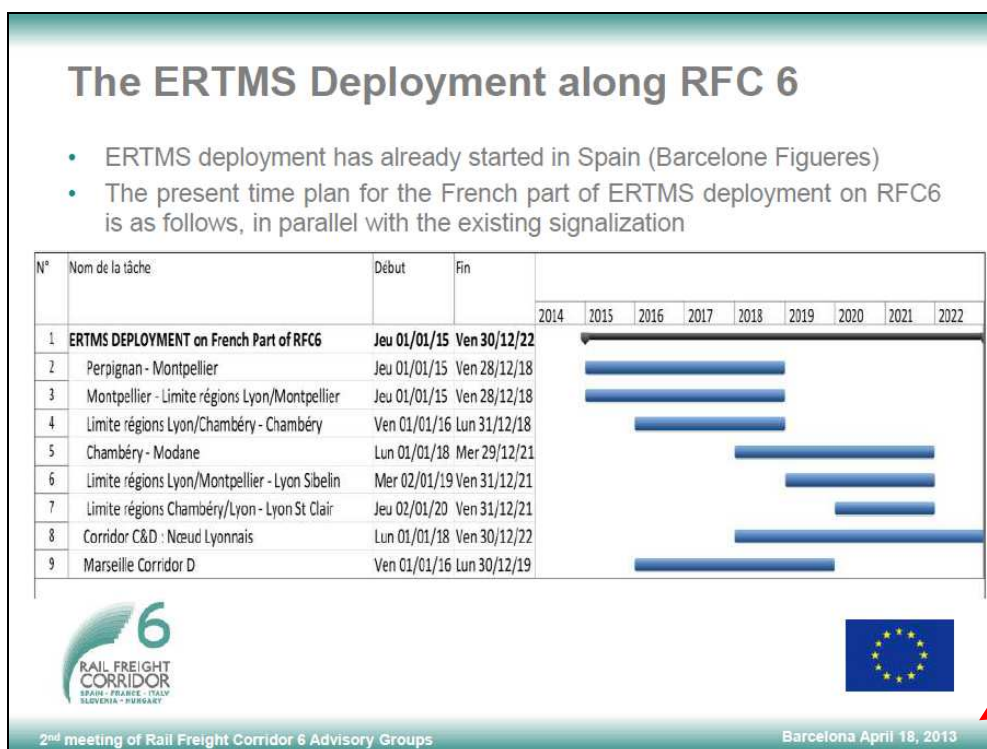
Sylvain Mosmann
Leader of the ERTMS group

67. L'investissement programmé par RFF sur la ligne existante est certain puisqu'il apparaît explicitement sur les documents RFC6 (ex Corridor D) depuis 2011 : **(Pièce 20)**



(Pièce 20)





(Pièce 106 mémoire introductif d'instance)

68. Ainsi, la ligne existante est considérée par RFF elle-même comme **une ligne performante digne d'investissement en matière d'ERTMS** pour améliorer encore sa performance dans le cadre du développement de l'activité Fret. C'est là encore un fait.
69. RFF détient 20% du GEIE RFC 6 comme le montre son rapport financier des comptes 2013 : **(Pièce 21)**

RFF détient également des parts dans les GIE et GEIE suivants :

- GEIE ERTMS : part de 16,67%
- GIE S2IF : part de 50%
- GEIE SEA Victoria Dax : part de 50%
- GEIE RFC2: part de 49%
- GEIE RFC6 : part de 20%
- GEIE NAF GCT : part de 50%
- GEIE CFM4 : part de 33,33%

7.1.6 AVANCES ET ACOMPTES VERSES SUR COMMANDES EN COURS

En Millions d'euros	31/12/2013	31/12/2012
- Avances et acomptes versés	102,3	147,9
	102,3	147,9

25

70. Ainsi, RFF reconnaît la performance de la ligne existante entre la France et l'Italie et sa capacité à répondre à la finalité 1.2 définie par le cahier des charges du 7 février 1994 en matière de fret ferroviaire, performance qui ne

pourra qu'être améliorée par l'équipement ERTMS en cours sur la ligne existante.

71. RFF indique dans son mémoire en réponse (au point 60 page 64) :

Le dossier d'enquête publique de RFF présente donc une situation analogue, puisqu'en situation de référence, sans le projet, le trafic estimé sur la ligne historique est de 13 MT (Notice + pièce G). On rappellera que le tonnage qui a historiquement transité par cette ligne a été de 11 MT au début des années 2000.

72. RFF suggère donc ainsi de conclure que l'augmentation de deux millions de tonnes de capacité de trafic marchandise sur la ligne existante serait « honorable » compte tenu ce de qui a été constaté « historiquement » à savoir 11 millions de tonnes au début des années 2000. Or, ce dernier chiffre ne prend nullement en compte l'évolution technique majeure que représente la mise en service des motrices BB36300 tri-tensions homologuées sur la ligne existante franco-italienne depuis 2003.
73. L'Italie dispose d'un réseau ferré alimenté électriquement en 3000 Volts alors que le réseau Français est alimenté en 1500 Volts ce qui a créé par le passé des difficultés d'exploitation. Les exploitants ferroviaires devaient changer les motrices en gare de Modane afin de pouvoir faire circuler les trains sur l'un ou l'autre réseau ferroviaire. Cette contrainte était lourde puisqu'il fallait remplacer les motrices de traction (à l'avant) et le cas échéant celle de pousse (à l'arrière).
74. En 2003, les motrices Alstom tri-tension ont été homologuées sur le réseau ferré italien. Ces motrices permettent de circuler sur des réseaux avec des tensions de 1500 Volts, 3000 Volts et 25.000 Volts sans avoir besoin de changer les motrices, le changement se faisant par une simple commande à l'intérieur du poste de pilotage. **(Pièce 22)**

BB 36000

Les **BB 36000** sont une série de locomotives électriques de la SNCF, surnommées « **Astride** » (*Asynchron Tricurrent Drive Engine*). Construite par Alstom, elles entrent dans la catégorie des locomotives asynchrones polytension européennes. Ce sont, avec leurs grandes sœurs les BB 26000, les locomotives les plus puissantes de la SNCF.

Sommaire

- 1 Description
- 2 Histoire

BB 36000 (SNCF)



La BB 36008 en livrée Multiservices.

Caractéristiques techniques

Disposition des essieux	Bo'Bo'
Écartement	standard
Alimentation	triténsion (1500/3000 Volts continu et 25 kV alternatif 50 Hz).
Pantographes	3 (un par courant)

BB 36200-300

Depuis 2003 les **BB 36300** sont spécialisées au trafic Franco-Italien, il s'agit d'une modification des 36031 à 60 (seconde tranche des BB 36000, qui sont peintes en livrée fret, et non multiservices comme les 36001 à 30 de première tranche).

Elles peuvent fonctionner en Unités Multiples, et sont équipés d'un système d'extinction incendie automatique, nécessaire pour la traversée du tunnel du Fréjus, et du SAFI (Système d'Alarme à Frein Inhibable) pour la traction des rames de ferroutage transalpines Aiton-Orbassano.

Dépôts titulaires

BB 36300 (SNCF)



La BB 36343 en livrée Fret à moustaches approche de Chambéry.

75. L'utilisation de ces motrices permet d'envisager un bond capacitair sur le réseau existant, comme cela est arrivé en Autriche par la mise en service de motrices tri-tension Siemens ES64UXX en 2010 : **(Pièce 23)**

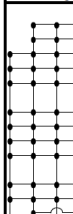
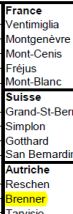


Série 182 DB AG.

location à *Dispolok*. La compagnie hongroise GySEV (Győr-Sopron-Ebenfurth Railway Corp) en exploite sous le numéro de **série 1047**.

Les quatre systèmes électriques européens (15 et 25 kV monophasé, 1,5 and 3 kV continu) sont utilisables par la **ES 64 U4**. Ses composants électriques sont quasi-identiques à ceux de la ES 64 F4. Les machines quadri-courant (avec l'aptitude au fonctionnement sous 1500 V désactivé dans le logiciel) sont actuellement utilisés en Autriche par les ÖBB et l'opérateur privé Rail Traction Service sous le numéro de série **Rh 1216** et en Slovénie par les Slovenske železnice (SŽ) en tant que **série 541**. En Italie, RFI leur assigne la classification **E 190**.

76. Les comptages Alpinfo (**Pièces 83 à 96 mémoire introductif**) démontrent qu'en 2010 et 2011, sur l'axe ferroviaire Nord-Sud qui passe par le tunnel du Brenner à 1.370 m d'altitude, il a été transporté respectivement 14,4 et 14,1 millions de tonnes de marchandises grâce à l'utilisation des motrices tri-tension :

Trafic marchandises total à travers les Alpes (interne+import+export+transit)																													
Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail de Ventimiglia à Vienne		2000						2005						2010						2011									
		Route		Route+ Rail t(mio)	Total t(mio)	WACC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	Route		Route+ Rail t(mio)	Total t(mio)	WACC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	Route		Route+ Rail t(mio)	Total t(mio)	WACC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	Route		Route+ Rail t(mio)	Total t(mio)	WACC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)
		PLM 1000	t(mio)						PLM 1000	t(mio)						PLM 1000	t(mio)						PLM 1000	t(mio)					
	France	1061	13.7	14.5	0.8	0.8	0.0	1375	18.4	18.9	0.5	0.5	0.0	1338	17.8	18.0	0.2	0.2	0.0	1344	17.9	18.1	0.1	0.1	0.0				
	Ventimiglia							65	0.7	0.7				52	0.5	0.5				48	0.5	0.5							
	Montgenèvre			8.6	8.6	5.0	3.6	785	11.6	11.6	5.5	3.0	2.2	0.3	732	11.0	11.0	3.0	1.8	0.7	0.5	3.4	2.2	0.7	0.5				
	Mont-Cenis	1527	25.2	25.2				585	8.6	8.6				572	8.7	8.7				606	9.2	9.2							
	Fréjus																												
	Mont-Blanc																												
	Suisse																												
	Grand-St-Bernard	52	0.4	0.4				56	0.6	0.6				48	0.6	0.6				58	0.7	0.7							
	Simplon	27	0.1	3.8	3.7	3.6	0.1	73	0.8	8.8	8.0	3.0	3.6	1.4	79	0.8	10.4	9.6	2.6	5.4	1.6	10	0.9	12.2	11.3	2.9	6.8	1.6	
	Gothard	1187	7.6	24.4	16.8	6.9	8.9	1.0	925	9.9	25.5	15.6	5.4	9.7	0.4	943	10.8	25.3	14.4	4.7	9.5	0.2	927	10.6	25.0	14.4	5.0	9.2	0.2
San Bernardino	138	0.8	0.8				150	1.5	1.5				186	2.1	2.1				194	2.2	2.2								
	Autriche																												
	Reschen	93	1.2	1.2				133	1.9	1.9				97	1.2	1.2				95	1.1	1.1							
	Brenner	1560	25.4	34.1	8.7	2.8	3.3	2.7	1989	31.7	41.7	10.0	3.7	5.2	1.1	1850	27.5	41.9	14.4	2.8	6.2	5.4	1885	28.2	42.2	14.1	2.8	6.4	4.1
	Tarvisio	1270	18.2	23.0	4.8	4.4	0.4	1389	19.3	25.4	6.1	5.1	0.5	0.4	1083	17.0	23.4	6.4	4.5	1.4	0.4	1061	16.6	23.5	6.8	4.7	1.7	0.4	

77. Sur la ligne existante du Gothard (datant de 1874, avec une altitude 1.150 m) ont été transportées en 2000, 16,8 millions de tonnes de marchandises, ce qui montre les capacités réelles des lignes ferroviaires existantes.
78. Pour le trafic marchandise franco-italien, l'apport technique de ces nouvelles motrices Alstom BB36300 s'ajoute aux améliorations de la ligne ferroviaire existante, pour laquelle il a été investi près d'un milliard d'euro selon les déclarations de la député de Savoie Madame Bernadette Laclais. (Assemblée Nationale 22, 23 et 30 octobre 2013).
79. Ainsi, la ligne existante de Lyon, Ambérieu, Culoz, Chambéry, Saint-Jean-de-Maurienne, Modane et Italie est bien en mesure de répondre à la finalité 1.2 de performance du fret ferroviaire, sans investissement lourd mais avec la simple volonté politique d'orienter le transport des marchandises vers le rail par une meilleure organisation de l'exploitation du fret ferroviaire et par une utilisation des moyens disponibles pour ce faire.

3/ Troisième finalité: « Favoriser la complémentarité entre modes » (1.3)

80. La ligne existante est apte à favoriser l'intermodalité entre les différents types de transport de marchandises entre la France et l'Italie. Toutefois, ce sont les acteurs qui n'ont rien engagé de pertinent en ce sens, et Réseau Ferré de France est bien placé pour le savoir... Cette inconséquence n'est pas liée aux voies existantes et ne sera pas plus levée par de nouvelles voies.
81. Comme pour la finalité 1.2, le postulat de cette finalité 1.3 était l'augmentation des trafics de marchandises franco-italiens :

1.3 - Favoriser la complémentarité entre modes

Une autoroute relie Lyon à Turin, à l'exception du tronçon Aiton-Frenay, et d'un court tronçon en Italie, dont la réalisation est en cours.

Les perspectives de croissance du trafic routier résultant de la mise en service complète de l'autoroute (la Société du Tunnel du Fréjus prévoit 7500 poids lourds/jour, en 2000), indique une saturation du Tunnel du Fréjus à l'horizon 2010. Or, pour cette liaison préférentielle de l'arc alpin, entre la France et l'Italie, la ligne ferroviaire à créer pourra absorber une partie de l'augmentation du trafic global. Elle pourra également être attractive pour les poids lourds, par une éventuelle autoroute ferroviaire, leur évitant ainsi d'emprunter le tunnel du Fréjus à 1200 mètres d'altitude.

82. La prévision ainsi inscrite de 7.500 poids lourds / jour en 2000 et la saturation du tunnel du Fréjus en 2010 sont démenties dans les faits.
83. Le nombre de camions par jour (TMJA) circulant actuellement (chiffres 2014 source GEIE Tunnel du Mont-Blanc (TMB) et Société Italienne du Tunnel Autoroute du Fréjus (SITAF) est de 1.826 camions par jour sous le tunnel du Fréjus : **(Pièce 24)**

Traffico PL	Francia Italia	Italia Francia	Due sensi	Media Giorn.	Scarto 14/13
Gennaio	26.294	29.736	56.030	1.807	0,14%
Febbraio	26.897	30.236	57.133	2.040	3,31%
Marzo	28.094	32.511	60.605	1.955	1,94%
Aprile	27.279	30.462	57.741	1.925	1,26%
Maggio	25.601	29.143	54.744	1.766	-0,26%
Giugno	26.642	30.522	57.164	1.905	1,83%
Luglio	29.089	32.491	61.580	1.986	-0,17%
Agosto	17.624	19.304	36.928	1.191	-1,48%
Settembre	27.313	32.056	59.369	1.979	2,79%
Ottobre	29.097	32.291	61.388	1.980	-3,05%
Novembre	25.950	29.533	55.483	1.849	-2,13%
Dicembre	23.062	25.297	48.359	1.560	2,22%
TOTALE Dall'inizio dell'anno	312.942	353.585	666.527	1.826	0,53%

Chiffres 2014 www.sitaf.it - http://www.sitaf.it/images/stories/T4/dati_di_traffico/dati_di_traffico_t4_2014.pdf

84. Au tunnel du Mont-Blanc, le nombre de camions par jour a été de 1.517 P.L. en 2014 selon le site de l'exploitant www.tunnelmb.net. Le nombre total de camions ayant circulé à ce point de passage franco-italien en 2014 a été de 553.654 poids lourds sur un an. **(Pièce 25)**

								
EVOLUZIONE DEL TRAFFICO PER GRANDI CATEGORIE EVOLUTION DU TRAFIC PAR GRANDE CATEGORIE								
Anno Année	Autovetture e moto Voitures et motos		Autobus Autocars		Camion Camions		TOTALE VEICOLI TOTAL VEHICULES	
	unità unités	media giorn. moyenne giorn.	unità unités	media giorn. moyenne giorn.	unità unités	media giorn. moyenne giorn.	unità unités	media giorn. moyenne giorn.
1965 [1]	334 326	2 014	5 409	33	5 337	32	345 072	2 079
1966	533 504	1 462	14 090	39	44 856	123	592 450	1 623
1967	544 304	1 491	12 609	35	61 805	169	618 718	1 695
1968	528 711	1 445	10 571	29	77 420	212	616 702	1 685
1969	558 847	1 531	10 356	28	113 630	311	682 833	1 871
1970	605 978	1 660	10 364	28	138 176	379	754 518	2 067
1971	661 133	1 811	10 452	29	169 444	464	841 029	2 304
1972	701 006	1 915	11 466	31	220 739	603	933 211	2 550
1973	720 076	1 973	11 569	32	250 993	688	982 638	2 692
1974	639 819	1 753	11 267	31	330 501	905	981 587	2 689
1975	753 253	2 064	13 146	36	290 360	796	1 056 759	2 895
1976	821 591	2 245	13 657	37	351 667	961	1 186 915	3 243
1977	817 950	2 241	16 188	44	393 682	1 079	1 227 820	3 364
1978	795 716	2 180	16 260	45	426 984	1 170	1 238 960	3 394
1979	919 962	2 520	20 409	56	509 208	1 395	1 449 579	3 971
1980	850 334	2 323	21 632	59	537 214	1 468	1 409 180	3 850
1981	822 605	2 254	22 061	60	467 507	1 281	1 312 173	3 595
1982	867 841	2 378	23 828	65	436 493	1 196	1 328 162	3 639
1983	823 737	2 257	24 878	68	434 691	1 191	1 283 306	3 516
1984	844 958	2 309	26 450	72	455 886	1 246	1 327 294	3 626
1985	876 581	2 402	29 266	80	454 956	1 246	1 360 803	3 728
1986	906 061	2 482	29 105	80	488 188	1 338	1 423 354	3 900
1987	978 040	2 680	31 021	85	556 447	1 525	1 565 508	4 289
1988	1 005 587	2 748	31 590	86	619 793	1 693	1 656 970	4 527
1989	1 105 353	3 028	31 508	86	684 837	1 876	1 821 698	4 991
1990	1 117 635	3 062	30 903	85	746 523	2 045	1 895 061	5 192
1991	1 130 777	3 098	27 757	76	768 162	2 105	1 926 696	5 279
1992	1 135 033	3 101	30 541	83	781 592	2 135	1 947 166	5 320
1993	1 104 391	3 026	27 754	76	835 883	2 290	1 968 028	5 392
1994	1 090 752	2 988	27 238	75	812 113	2 225	1 930 103	5 288
1995	1 137 213	3 116	27 680	76	773 911	2 120	1 938 804	5 312
1996	1 121 583	3 064	27 686	76	729 635	1 994	1 878 904	5 134
1997	1 134 735	3 109	29 878	82	734 306	2 012	1 898 919	5 203
1998	1 192 615	3 267	28 470	78	776 604	2 128	1 997 689	5 473
1999 [2]	195 327	2 353	5 711	69	171 459	2 066	372 497	4 488
2000	-	-	-	-	-	-	-	-
2001	-	-	-	-	-	-	-	-
2002 [3]	935 444	3 139	7 470	25	78 682	264	1 021 596	3 428
2003	1 126 912	3 087	12 597	35	274 327	752	1 413 836	3 874
2004	1 141 551	3 119	13 921	38	353 107	965	1 508 579	4 122
2005 [4]	1 142 756	3 131	16 227	44	584 838	1 602	1 743 821	4 778
2006 [5]	1 183 529	3 243	15 720	43	606 176	1 661	1 805 425	4 946
2007 [6]	1 168 381	3 201	15 487	42	589 904	1 616	1 773 772	4 860
2008 [7]	1 187 277	3 244	15 664	43	588 438	1 608	1 791 379	4 894
2009 [8]	1 198 993	3 285	15 292	42	518 258	1 420	1 732 543	4 747
2010	1 217 548	3 336	15 910	44	571 535	1 566	1 804 993	4 945
2011	1 244 452	3 409	16 052	44	605 955	1 660	1 866 459	5 114
2012	1 173 221	3 206	15 074	41	580 978	1 587	1 769 273	4 834
2013	1 220 223	3 343	14 566	40	549 175	1 505	1 783 964	4 888
2014	1 236 284	3 387	15 018	41	553 680	1 517	1 804 982	4 945

<http://www.tunnelmb.net/v3.0/pdf/TrafficoAnnuale.pdf>

85. Ainsi pour l'année 2014, le nombre de poids lourds pour les deux passages routiers franco-italien (Fréjus et Mont-Blanc) est de 1.220.178, ce qui est inférieur au nombre de poids lourds décomptés en 1990 (1.286.607).
86. Les prévisions à l'appui du projet 2012/2013 prévoyaient la saturation des passages routiers et ferroviaires franco-italiens en 2010 et annonçaient un total de 1.997.663 camions pour ces mêmes passages.

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
Fréjus (%)	50.9%	51.1%	50.2%	55.2%	55.2%	59.3%	59.7%	60.6%
Mont-Blanc (%)	49.1%	48.9%	49.8%	44.8%	44.8%	40.7%	40.3%	39.4%

PREVISIONS DE TRAFIC D'UN SERVICE DE FERROU TAGE ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE
DANS LE CADRE DU PROJET LYON- TURIN - ELEMENTS DE TRAFIC COMPLEMENTAIRES

2

*(GIP Transalp décembre 2000 - **Pièce 97 mémoire introductif**)*

87. Les prévisions ayant prévalu aux prises de décisions contestées se sont donc révélées erronées de 777.485 poids lourds (1.220.178 en 2014 au lieu de 1.997.663) soit une erreur de 39 %.
88. De plus, la ligne existante répond à la finalité 1.3 du cahier des charges du 7 février 1994 grâce à ses capacités reconnues par Réseau Ferré de France, par sa filiale Lyon Turin Ferroviaire (LTF SAS), qu'elle détient à 50%, ainsi que par le GEIE RFC 6 détenu à 20% par RFF.
89. La mise au gabarit GB1 de la ligne existante (le gabarit GB1 -fiche UIC 506- facilite l'admission des services de transport de conteneurs de grandes dimensions sur certains parcours), réalisée de 2003 à 2011, répond à l'objectif d'intermodalité par la capacité de transporter les camions de 4 mètres, comme cela ressort du site de RFF. La « déclaration de projet pour la modernisation du tunnel de Fréjus Montcenis » datée du 17 décembre 2004, donne toutes les informations relatives aux capacités de la ligne ferroviaire existante: (**Pièce 26**)

Rechercher

OK

english





notre entreprise
 le réseau
 services et produits
 développement durable
 emploi
 médiathèque
 investisseurs
 fournisseurs
 presse

textes de référence
 français
 textes de référence
 européens
 publications
 liens utiles
 vidéos

bilans LOTI
 bulletins officiels
 document de référence
 du réseau
 missions de Réseau
 Ferré de France
 péages
 sécurité



accueil > médiathèque > textes de référence français > bulletins officiels > 2005 > BO n°5 - Janvier 2005 > Déclaration de projet pour l'opération de modernisation du tunnel de Fréjus Mont-Cenis

Déclaration de projet pour l'opération de modernisation du tunnel de Fréjus Mont-Cenis

Le Président du Conseil d'administration,
 Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public " Réseau ferré de France " en vue du renouveau du transport ferroviaire ;
 Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;
 Vu l'article L. 126-1 du code de l'environnement ;
 Vu la délibération du conseil d'administration en date du 10 juin 2004, par laquelle ledit conseil donne délégation à son président pour se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération de modernisation du tunnel du Fréjus ;
SE PRONONCE
 par la présente déclaration, sur l'intérêt général de l'opération de modernisation du tunnel ferroviaire du Fréjus-Mont Cenis et des travaux connexes.

DÉCLARATION DE PROJET OPERATION DE MODERNISATION DU TUNNEL FERROVIAIRE DU FRÉJUS MONT-CENIS ET TRAVAUX CONNEXES

I. INTERET GENERAL DE L'OPERATION

1. Présentation globale de l'opération

La liaison ferroviaire Dijon – Modane – Turin via la vallée de la Maurienne et le tunnel transfrontalier du Fréjus représente un axe majeur dans l'offre de transport de fret par chemin de fer. Cet itinéraire, dont l'enjeu dépasse le cadre national, permet des flux ferroviaires de marchandises entre le nord de l'Europe (Bénélux, Grande Bretagne, Allemagne) et l'Italie.

Au travers d'une étude d'opportunité réalisée en 1998, les partenaires ferroviaires (RFF, SNCF, RFI) ont identifié plusieurs programmes d'investissements permettant d'optimiser les conditions d'acheminement du fret sur cet axe entre la France et l'Italie, tout en préparant la réalisation de la ligne nouvelle LYON-TURIN. Parmi ces programmes, la modernisation du tunnel du Fréjus constitue une opération prioritaire qui a pour principal objectif d'accompagner le développement du nouveau service d'Autoroute Ferroviaire Alpine.

En expérimentation depuis 2003, ce nouveau service utilise les infrastructures existantes et se développe entre les plates-formes d'Aiton-Bourgneuf et d'Orbassano, distantes de 175 km. Ce service offre une alternative modale immédiate, permettant le report d'une partie du trafic routier et limitant ainsi les effets négatifs de la croissance des échanges transfrontaliers.

Les travaux de modernisation envisagés permettront de :

- supprimer la contrainte liée au gabarit actuel qui limite le volume des containers utilisés tant pour le transport combiné que pour l'Autoroute Ferroviaire Alpine ;
- augmenter la capacité de transit offerte par la ligne.

De plus, suite à l'accident du tunnel routier du Mont-Blanc du 24 mars 1999 et dans le cadre d'un programme de renforcement de la sécurité dans les tunnels ferroviaires, les Etats français et italien ont décidé de profiter des travaux de modernisation pour renforcer la sécurité dans le tunnel du Fréjus. Pour ce faire, un programme d'équipement commun a été validé par le comité permanent binational de suivi de l'autoroute ferroviaire et du tunnel du Fréjus qui réunit notamment les autorités compétentes en matière de sécurité.

La modernisation de la ligne historique dans la vallée de la Maurienne est à la fois un préalable et un complément indispensable à la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, qui permettra d'abord de capter une part croissante des trafics fret transalpins jusqu'à la mise en service de la future ligne, puis constituera un itinéraire performant complémentaire à la nouvelle ligne.

90. RFF expose avoir entrepris des travaux sur le réseau existant rendant « l'axe majeur » des transports ferroviaires « entre le Nord de l'Europe et l'Italie » plus performant, ce qui répond à la finalité 1.3 du cahier des charge du 7 février 2014, et RFF détaille l'amélioration de la ligne existante : **(Pièce 26)**

2. Objectifs d'intérêt général

L'opération s'inscrit dans le cadre d'une politique de rééquilibrage modal de l'acheminement du Fret en faveur du rail et d'amélioration de la sécurité des tunnels ferroviaires et répond à plusieurs objectifs :

- mettre en service une desserte cadencée des navettes de l'Autoroute Ferroviaire Alpine,
- autoriser la prise en charge par l'Autoroute Ferroviaire Alpine d'environ 80 % du parc de camions existant,
- permettre l'acheminement des grands containers sur l'axe Nord - Italie,
- équiper le tunnel ferroviaire du Fréjus d'équipements de sécurité,
- réduire la pollution atmosphérique d'origine routière, ou au moins compenser l'évolution du trafic futur,
- améliorer la sécurité des circulations ferroviaires empruntant le tunnel du Fréjus,
- favoriser le report d'une partie du trafic routier sur le rail et ainsi améliorer la sécurité des transports de marchandises.

3. Adéquation du Projet à ces objectifs

Afin de répondre aux objectifs précédemment évoqués, le projet de modernisation du tunnel du Fréjus comporte trois volets principaux :

- la mise au gabarit GB1 de l'ouvrage par abaissement du plan de roulement de la plate-forme actuelle, rapprochement des deux voies (diminution de l'entraxe) et recentrage dans l'ouvrage ;
- le renforcement de la sécurité, qui repose essentiellement sur :

<http://www.rff.fr/fr/mediatheque/textes-de-reference-francais-45/bulletins-officiels/2005/bo-no5-janvier-2005/declaration-de-projet-pour-l-712>

91. Ainsi, la rénovation de la ligne existante répond au troisième objectif 1.3 du cahier des charges du 7 février 1994 et aux besoins en matière de report modal, notamment par le fait qu'elle peut accueillir « 80% du parc de camions existant », ce qui est excellent.
92. Les capacités de tonnages évaluées du réseau existant ont été calculées par différents cabinets sur la base des informations données par RFF, et notamment sa note commune avec Lyon Turin Ferroviaire (LTF SAS, sa filiale à 50%) le 21 janvier 2003 **(Pièce 116 mémoire introductif d'instance Rapport Ecorys Cowi)**, de laquelle il ressort une capacité minimum de la ligne ferroviaire existante, à savoir 17 millions de tonnes.
93. Dans ses propres calculs, RFF « consomme » les sillons pour les trains de marchandises en nombre plus important que pour les trains de voyageurs pour tenir compte des pertes de capacités dues à la cohabitation des différentes vitesses des différents trains.
94. La pièce 116 du mémoire introductif d'instance **(Pièce 116 rapport ECORYS Cowi pages 102 et 103)** reprend ces calculs de consommation de sillons en indiquant clairement les consommations majorées du fait de la cohabitation des différents usages :

Pour une exploitation performante et une utilisation correcte de la capacité de la section internationale de ligne, il faut concevoir le graphique horaire de sorte à ne pas obliger les trains de marchandises à se garer entre St Avre et Bussoleno pour laisser passer des trains de voyageurs.

Dans ces conditions, un train voyageurs de jour (V) ou de nuit (VN) à long parcours "neutralise" 4 sillons horaires de trains de marchandises (M) du fait de la différence des temps de parcours (74' pour les trains voyageurs contre 100' pour les trains de marchandises) sur ce parcours de 95 km.

Un train voyageurs régional (VR) neutralise sur ce parcours 2,5 sillons horaires de train de marchandises.

Un train d'autoroute ferroviaire Modalohr (AFM) roule à la même vitesse que les trains de marchandises.

La **capacité technique** qui sature la ligne, exprimée en sillons de marchandises (M_{SH}) pour un programme d'exploitation de trains voyageurs et de trains d'autoroute ferroviaire Modalohr donné, se traduit donc par la formule suivante :

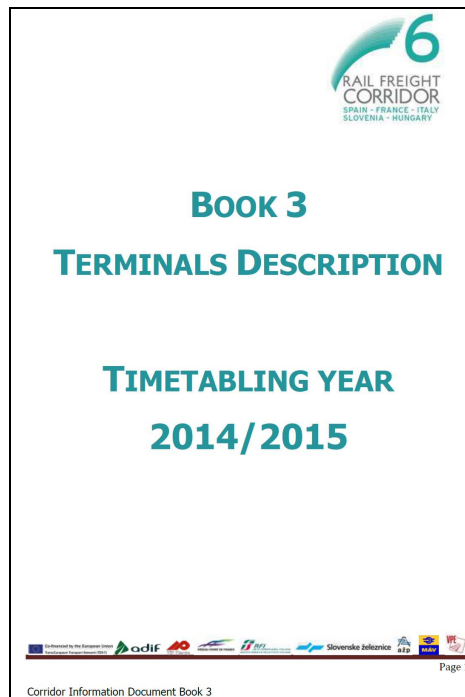
$$M_{SH} = 352 - 4 (V + VN) - 2.5 VR - AFM$$

avec : V = nombre de trains voyageurs internationaux de jour
VN = nombre de trains voyageurs internationaux de nuit
VR : nombre de trains voyageurs régionaux
AFM = nombre de trains d'autoroute ferroviaire Modalohr

c) La réservation de capacité pour les trains marchandises

L'occupation de la ligne par les trains marchandises est actuellement de 1,5 à 1,6 sillon par train. Malgré quelques différences dans l'organisation des acheminements de marchandises, cette situation est équivalente en France et en Italie.

95. Les difficultés de cohabitations et les pertes de capacités consécutives sont donc parfaitement intégrées dans les calculs de capacités de la ligne existante et rien ne permet de disqualifier une telle infrastructure existante sur laquelle RFF a massivement investi et continue de le faire au sein du Corridor RFC6.
96. Les installations existantes d'Ambérieu-en-Bugey sont considérées, (encore en mars 2014 par RFC 6 dont Réseau Ferré de France est actionnaire à hauteur de 20 %) comme **efficientes pour la mise en service du report modal de la route vers le rail : (Pièce 27)**



VERSION	AUTHOR	DATE	CHANGES
0	PMO	13/01/2014	
1	PMO	20/03/2014	Added Torino Orbassano AFA Terminal in Italy
2			
3			

Information Related to RFC6		
Number of chapter	Heading text	Ambérieu
	Table of contents	
1	General information	- Name of terminal, address, how to find the terminal Ambérieu - Terminal owner (name, address, contact) Réseau Ferré de France Pôle commercialisation et planification Direction commerciale Guichet Unique 92 avenue de France – 75648 PARIS CEDEX 13 + 33 (0)1 53 94 33 23 GuichetUnique@rff.fr - Terminal operator (name, address, contact) No operator - Terminal character (factory siding, intermodal rail/ road/ water...) Relay Station, Marshalling yard
2	Access conditions	- Open access for all market operators (RU, forwarder, logistic provider...): Yes / No / Partly (= under special conditions) Yes - Legal requirements to access (contract, certificates, insurance...) Contract with RFF 24h/24, 7j/7
3	Terminal description	Number and length of tracks Big number of tracks of 700m that can be used by several Railway Undertakings



note à l'attention de

Monsieur le Ministre des transports,
de l'équipement, du tourisme et de la mer

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Conseil général
des Ponts
et Chaussées
Le Vice-Président

La Défense, le 21 JUIN 2006

Référence n°2005-0449-01 : Evaluation de l'autoroute ferroviaire alpine.

Par lettre du 14 décembre 2005, le Ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et le Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ont demandé à l'Inspection générale des finances et au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter conjointement une **mission d'évaluation de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA)**.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par **M. Noël de SAINT PULGENT**, inspecteur général des finances et **Jacques PELLEGRIN**, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Ce rapport évoque la naissance du projet et ses objectifs. Il établit le bilan technique et commercial de l'expérimentation deux ans après son lancement fin 2003. L'opération se révèle être un **succès technique**, même si la régularité reste très aléatoire, et aussi un **succès commercial** même si la bonne réponse de la clientèle est due en partie aux baisses de tarifs par rapport au trajet routier alternatif. Le **bilan financier** de l'expérimentation apparaît franchement médiocre avec, en particulier, des recettes égales à 39 % seulement de celles prévues dans les plans d'affaires sur la période 2003, 2004 et 2005.

Le rapport propose **six mesures** pour redresser l'AFA, dont la construction d'un nouveau terminal en région lyonnaise et son pendant à Milan (ou à Novare). Il fournit des plans d'affaires pour 2007 et 2008. Le déficit du service reste élevé en 2007 et 2008 et comparable à celui de 2005 et à celui prévu pour 2006 dans la convention de 2003.

B. Un second terminal français dans la région lyonnaise ?

Après 2008 le trafic potentiel de l'AFA change d'échelle. En effet la mise au gabarit GB1 du tunnel du Mont Cenis autorise alors le passage de 75% des camions circulant dans les tunnels routiers (sous réserve de la validation de ce pourcentage, certains interlocuteurs ayant émis des doutes à ce sujet), c'est à dire des camions de hauteur au plus égale à 4m, au lieu de 5,6% aujourd'hui correspondant aux seuls camions-citernes. Cette hausse considérable ne se concrétisera pas sans disposer d'un nouveau terminal, complémentaire de celui d'Aiton. Il faudra de même disposer à court et à moyen terme des sillons en ligne correspondant à une vingtaine de fréquences au total par jour. L'implantation de ce second terminal contribuera à améliorer l'économie de l'AFA et son attractivité auprès des transporteurs routiers.

Actuellement et depuis le démarrage de l'AFA des clients utilisateurs et potentiels ont émis des critiques sur le choix d'Aiton comme terminal français sur deux points majeurs: une distance trop courte (175 km) et un éloignement des principaux centres économiques situés dans une grande région Rhône Alpes. La localisation actuelle ne convient tout à fait qu'aux industries de la région de Grenoble et à certaines usines implantées dans la vallée de la Maurienne, comme Arkéma.

Le trajet Aiton-Orbassano peut encore convenir à des industriels de la région Rhône Alpes pour lesquels la distance de 175 km va représenter plus de 50% du trajet total. Mais à l'inverse le service de l'AFA ne fonctionne pas auprès de transporteurs travaillant sur des distances plus longues en particulier au départ de la région parisienne, du Nord et du Bénélux. Pour ces transports le rapport entre la distance parcourue sur l'AFA et la distance totale est trop faible pour être significatif dans le choix du mode. Par ailleurs sur la longue distance il est difficile d'assurer un rendez-vous camion/train, compte tenu de la faible fréquence des services de l'AFA qui introduit trop de rigidité. Enfin un trajet de trois heures se situe en marge des différentes règles régissant les coupures et les repos routiers. Un temps plus long correspondrait mieux à celui d'une coupure réglementaire.

Déjà intéressante au départ d'Aiton, la zone de 150 km autorisée pour le 44 T(si celui-ci peut être maintenu) desservirait un espace économique encore plus dense s'il était installé en région lyonnaise et répondrait aux besoins d'une plus large clientèle.

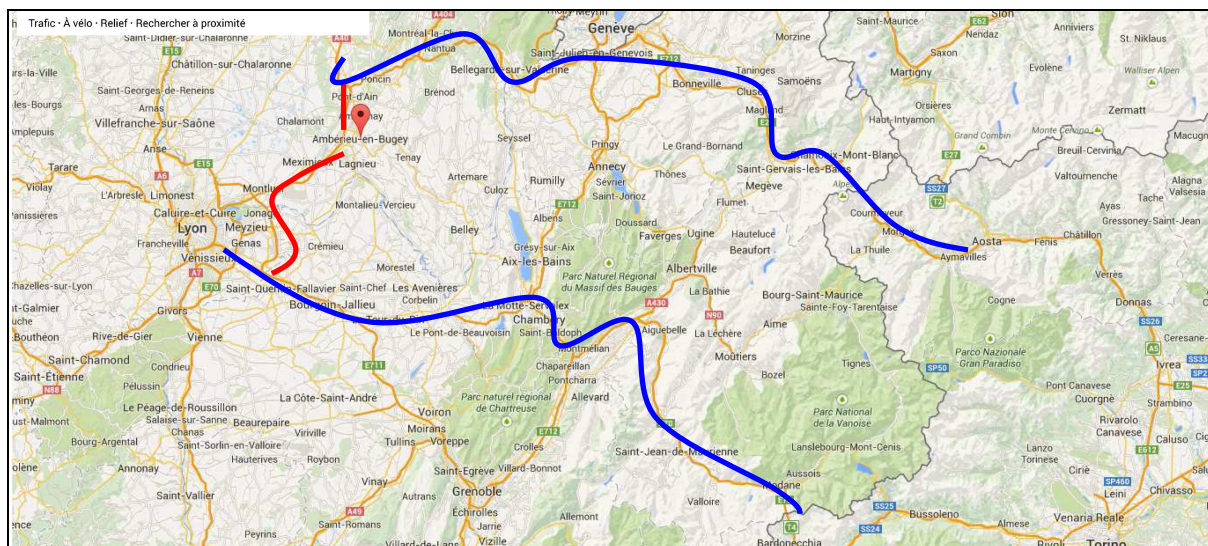
Par ailleurs une implantation en région lyonnaise conduirait, en réduisant les parcours d'approche, à un essor encore plus important du non-accompagné plus économique, en contribuant à transformer des conducteurs internationaux coûteux en conducteurs régionaux.

On voit que sur tous ces points un terminal nouveau situé en région lyonnaise mettant Lyon à environ 300 km d'Orbassano présenterait des avantages.

Mais, selon sa localisation, il répondrait plus ou moins aux besoins des industries lyonnaises et aux exigences des transports venant de la région parisienne, du Nord et du Bénélux. pour lesquels une implantation à Ambérieu est certainement plus appropriée. Ambérieu est plus adapté aux grands flux Nord-Sud, mais sur ce point le site de Dijon, qui existe avec une plate forme de trafic combiné aujourd'hui déserte et une convergence autoroutière remarquable, conviendrait encore mieux. La ligne Dijon Modane sera, par ailleurs, mise entièrement au gabarit GB1 à fin 2008. La plate-forme de Dijon présente aussi l'avantage de ne nécessiter que des investissements d'infrastructure très modestes.

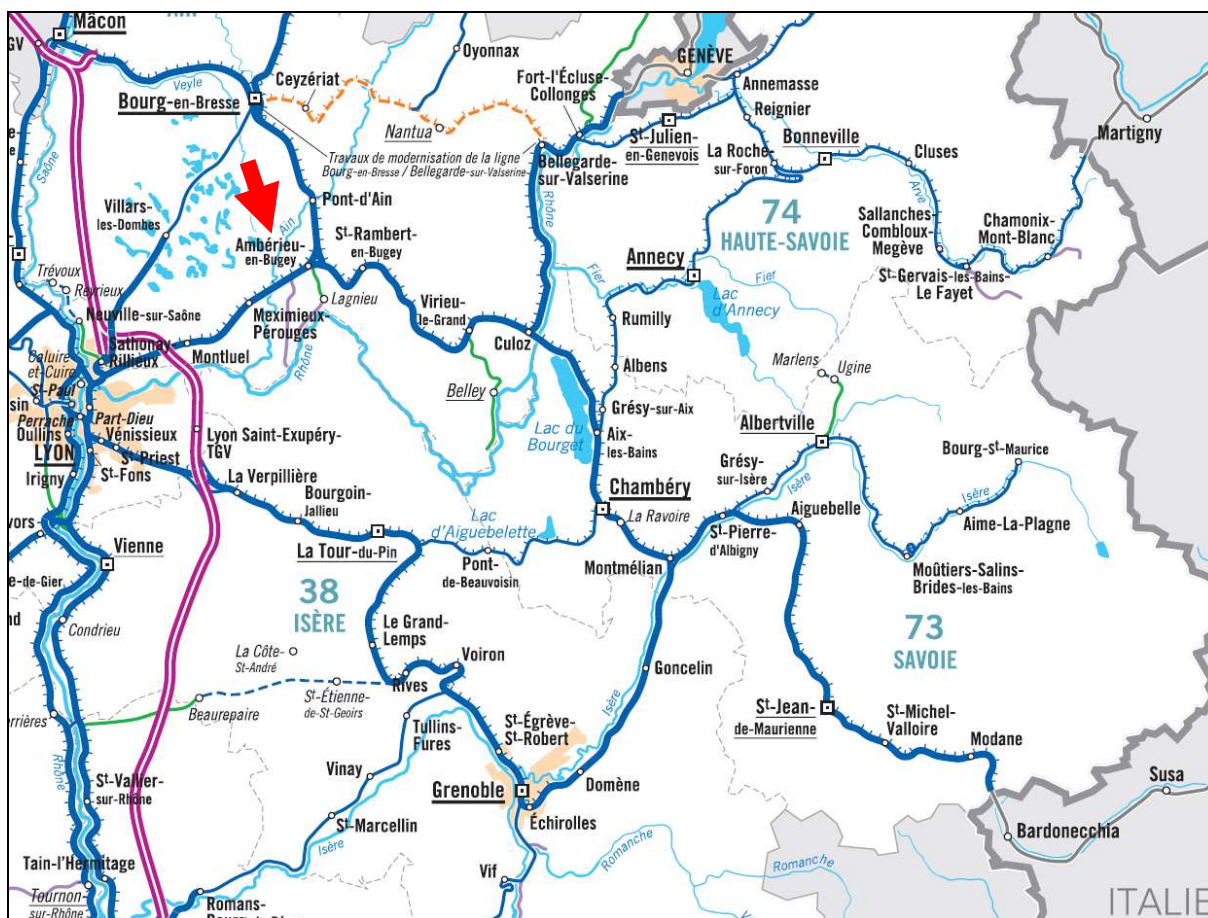
(Pièce 28)

99. Il est donc clairement indiqué que la mise en service de la plateforme de chargement ne nécessite « *que des investissements d'infrastructures très modestes* », la localisation d'Ambérieu-en-Bugey étant judicieuse pour favoriser le transfert du fret de la route vers le rail sur les lignes existantes, et réduire le trafic routier transfrontalier des deux passages routiers Nord Alpins du Fréjus et du Mont-Blanc :



100. Comme le montre la carte routière ci-dessus, le site d'Ambérieu-en-Bugey permet de capter efficacement les trafics routiers circulant entre l'Italie et la France par le Nord (tunnel du Mont-Blanc A40) et par le Sud (tunnel du Fréjus A43) pour le transfert de la route vers le rail.

101. Les installations existantes de la gare de triage d'Ambérieu répondent à la finalité de complémentarité entre les modes de transport (finalité 1.3) de la décision ministérielle et du cahier des charges du 7 février 1994.



102. Sans investissement d'importance, le réseau ferré existant et la gare d'Ambérieu-en-Bugey permettent de répondre à la finalité « **Favoriser la complémentarité entre modes** » (1.3) du cahier des charges du 7 février 1994. Ce constat est d'ailleurs logique, puisque la décision ministérielle et le cahier des charges du 7 février 1994 ont bien identifié cette voie existante comme principale caractéristique du projet :

Par ailleurs, devra être poursuivie l'étude de faisabilité d'une autoroute ferroviaire entre Ambérieu-Montmélian et l'Italie avec contournement des agglomérations d'Aix les Bains et Chambéry, en supposant la réalisation du projet complet de la ligne à grande vitesse Montmélian-Turin, avec le dégagement d'un gabarit plus large pour le tunnel de base, et éventuellement d'autres ouvrages, en tenant compte des conséquences de l'augmentation du gabarit sur le coût des tunnels. Les possibilités de phasage éventuel devront également être examinées.

Cahier des charges du 7 février 1994 page 8

- l'étude d'une ligne fret entre le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et Saint-Jean-de-Maurienne dans le cadre d'une réflexion globale sur l'acheminement des différents types de trafic ferroviaire de marchandises à travers les Alpes.

Décision ministérielle du 14 avril 1995- page 2

103. Les études et travaux effectués sur la voie ferrée existante par Réseau Ferré de France (remplacement de ponts, élargissement de tunnels, réfection des voies, études ERTMS et mise au programme...) sont des réponses à la finalité 1.3 par l'utilisation du réseau ferré existant.
104. La ligne existante permet de manière très satisfaisante l'accessibilité des Alpes du Nord grâce aux rénovations effectuées. RFF n'a jamais donné d'informations contraires, chiffres à l'appui.

4/ Quatrième finalité : « Augmenter l'accessibilité des Alpes du Nord » (1.4)

105. Cette finalité 1.4 du cahier des charges du 7 février 2014 définit clairement comme principale caractéristique la gare dite « Dauphiné-Savoie » en Combe de Savoie au Sud de Montmélian.

Avec la ligne à grande vitesse (LGV) Lyon-Turin, des gains de temps importants sont attendus sur l'ensemble de ces dessertes. La création d'une gare nouvelle "Savoie-Dauphiné", à proximité de Montmélian, améliorera encore l'accessibilité de cette région.

106. La disparition de cette gare TGV à proximité de Montmélian, dans le projet de 2012/2013 conduit à la disparition de cette amélioration de l'accessibilité de la région, la Combe de Savoie n'étant plus desservie par une Ligne à Grande Vitesse.

107. Le cahier des charges du 7 février 2014 inscrit comme "principale caractéristique" une « liaison TGV » améliorant « l'accessibilité des Alpes du Nord » :

De plus, grâce à la réalisation de Lyon-Turin, l'accessibilité des Alpes du Nord ne sera pas seulement améliorée au départ de Lyon et Paris, mais aussi par liaison TGV directe ou par correspondance à partir d'une fraction importante du territoire national et de certains pôles européens (Lyon, Nord de l'Europe, Italie et Espagne).

Cahier des Charges du 7 février 1994 - page 2

108. Cette finalité de connexion par liaison à grande vitesse d'une « *fraction importante du territoire national et de certains pôles européens* » n'est pas atteinte par le projet 2012/2013 contesté.
109. Alors que les lignes ferroviaires existantes permettent de réaliser cette interconnexion par des trains TGV, puisque ceux-ci peuvent circuler sur les voies existantes qui ont été rénovées et modernisées, notamment par l'électrification des lignes du sillon alpin Sud.
110. Le projet fixé par la décision ministérielle et le cahier des charges du 7 février 2014 prévoyait la connexion à Genève dans le cadre de l'amélioration de l'accessibilité régionale et cette amélioration devait être réalisée dans le cadre d'un doublement de la voie ferrée entre Aix-les-Bains et Annecy :

Cette étude qui portera sur le Nord-Isère, la Savoie, la Haute-Savoie, l'Etoile de Grenoble, le sillon alpin, fera l'objet d'une étroite concertation avec les collectivités locales, du fait de la synergie nécessaire pour améliorer la chaîne de transport, du TGV au transport urbain.

La recomposition des dessertes régionales sera conçue à partir des fonctions des trains régionaux :

- Dessertes dites de bassin d'emploi, qui nécessitent de prendre en compte les déplacements domicile/travail en veillant à assurer la continuité avec les transports urbains.
- Dessertes dites intercités ou intervilles qui assurent une cohésion des territoires régionale et doivent répondre à l'amélioration des temps de parcours entre les grandes villes de la région.
- Dessertes de rabattement vers les gares desservies par T.G.V.
- Dessertes répondant aux besoins du tissu rural.

Cahier des charges du 7 février 1994 - page 10

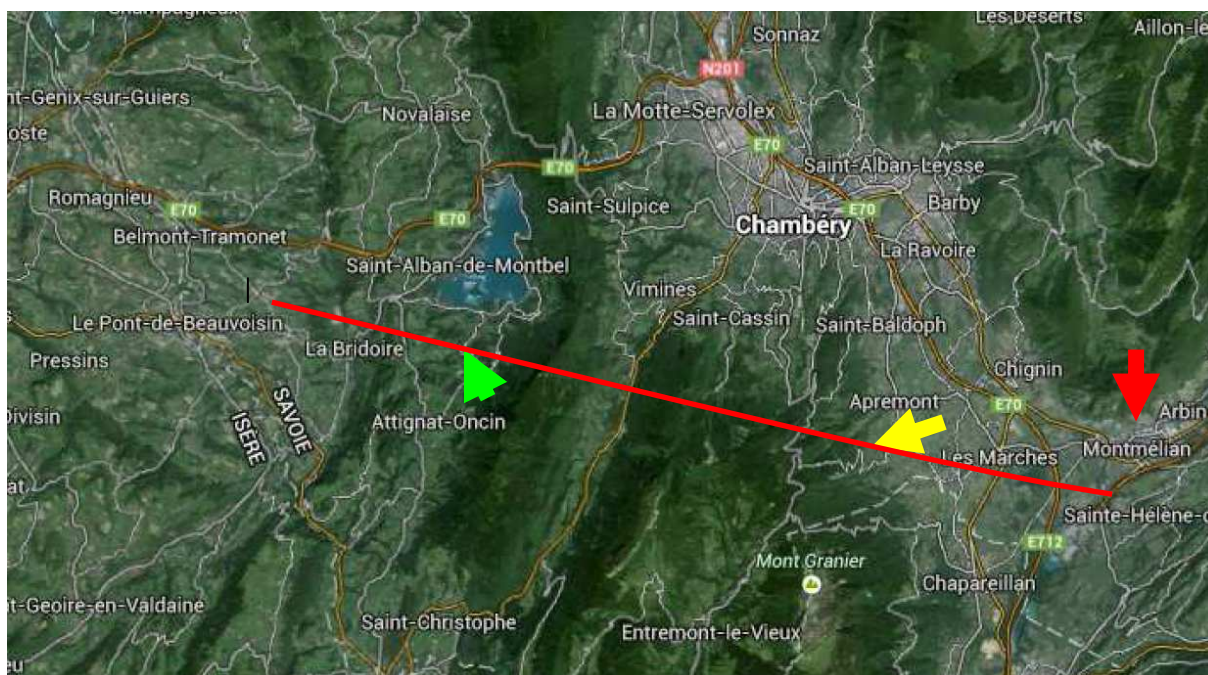
111. Or, le projet 2012/2013 ne prévoit pas le doublement de la voie ferrée nécessaire et aucune amélioration de la voie unique desservant Annecy n'est prévue, de sorte qu'il ne répond pas, de ce fait, aux finalités et principales caractéristiques définies par le cahier des charges du 7 février 1994.

5/ Cinquième finalité : « Contribuer à l'amélioration des liaisons ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône-Alpes » (1.5)

112. Conformément au cahier des charges du 7 février 1994 et à son objectif de "recomposition des dessertes régionales" pour les voyageurs, des

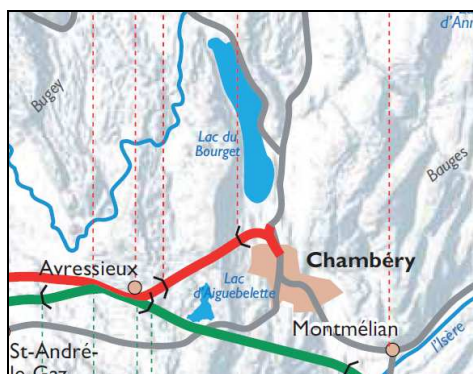
aménagements sont toujours nécessaires pour les sections Chambéry - Annecy ou Saint-André-le-Gaz - Chambéry.

113. Le projet 2012/2013 compromet ces objectifs, par les ponctions financières qu'il implique sur les finances de l'Etat, de RFF et les co-financements des collectivités territoriales dont la Région Rhône-Alpes.
114. Le tracé fixé par la décision ministérielle et le cahier des charges du 7 février 1994 passe au sud du lac d'Aiguebelette puis traverse les massifs de l'Epine et de la Chartreuse. Pour rejoindre Chambéry, le projet de 2012/2013 ne traverse pas le massif de la Chartreuse, sachant que le Massif de la Chartreuse prend naissance au sud de Chambéry :



Seul tracé fixé par les décisions ministérielles des 7/2/94 et 14/4/95

115. Dans le projet fixé par la décision ministérielle et le cahier des charges du 7 février 1994, le fuseau « passe au sud du lac d'Aiguebelette », alors que le projet 2012/2013 prévoit un tunnel pour desservir la ville de Chambéry après avoir traversé les massif de Dullin et l'Epine d'Ouest en Est sur le territoire de la commune de La Motte-Servolex (**Tracé rouge notice Pièce C page 7 - dossier numérique enquête publique 2012**)



116. Le tracé 2012/2013 contourne le Lac d'Aiguebelette par le Nord et ne traverse pas le massif de la Chartreuse, ce qui ne respecte pas le projet fixé par la décision ministérielle et le cahier des charges du 7 février 1994. De plus, la réalisation de cette nouveauté qu'est la réalisation de la desserte de Chambéry est présentée comme la première phase de l'ensemble des travaux projetés par le dossier d'enquête publique 2012/2013 (*notice Pièce C page 6 de l'enquête publique*).

Compte tenu de son ampleur, la réalisation des accès français du programme du Lyon-Turin nécessite un phasage tel qu'exprimé dans la décision ministérielle du 10 novembre 2011 :	
- une première phase constituée d'une ligne nouvelle mixte voyageurs et fret entre Grenay et Chambéry, et d'aménagements ponctuels à Montmélian, à mettre en service au plus tard à la mise en service du tunnel de base franco-italien ;	
- une deuxième phase constituée d'une ligne nouvelle dédiée au fret entre Avressieux et Saint Jean de Maurienne, avec la réalisation du	

notice Pièce C numérique page 6 de l'enquête publique

117. La modification très substantielle de la desserte de Chambéry avant la construction d'une ligne sous Chartreuse dans le projet 2012/2013 de RFF méconnaît la consistance et les étapes fixées par le cahier des charges du 7 février 1994, à savoir une liaison voyageurs à grande vitesse Lyon – Montmélian avec une gare TGV Dauphiné – Savoie en Combe de Savoie, gare définie comme essentielle pour l'amélioration des liaisons ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône-Alpes, soit la finalité 1.4 et principale caractéristique.
118. Le coût du tracé du projet 2012/2013 constitue lui aussi une modification substantielle du projet fixé par la décision ministérielle et le cahier des charges du 7 février 1994 : plus de 4,1 milliards d'euros sur 11,3 milliards d'euros de lignes d'accès côté français sont affectés à cette nouvelle partie Grenay - Chambéry :

Coûts d'investissement	
Les coûts d'investissements en infrastructure sont présentés dans le tableau suivant.	
Lignes	Coût
Lignes d'accès côté français	11 378
CFAL (part concernée par les trafics transalpins) ²	997
Grenay - Chambéry par Dullin L'Epine	4 145
1er tube Chartreuse et belledonne	2 952
2ème tube Chartreuse et belledonne	2 129
Travaux LGV entre Grenay et Avressieux	1 155
Section internationale	10 480
Lignes d'accès côté italien	2 220
TOTAL	24 078

Coûts d'investissement (M€ CE 2009)

Notice Pièce C page 19 - Dossier enquête publique RFF 2012

119. L'amélioration des liaisons ferroviaires par le doublement de la voie entre Aix-les-Bains et Annecy, ainsi que le doublement de celle entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry, est non seulement une finalité mais un besoin immédiat. Il s'agit de fait d'un problème de santé publique, puisque la faiblesse des liaisons ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône-Alpes conduit à une utilisation massive des moyens de transports individuels et notamment des voitures.
120. Les chiffres des Conseils Généraux de Savoie et de Haute-Savoie déjà produits montrent des augmentations de mille véhicules par jour depuis dix ans dans les agglomérations de Chambéry et d'Annecy.
121. L'utilisation des budgets territoriaux et nationaux pour le financement du projet 2012/2013 retarde les investissements indispensables notamment les doubléments de la voie unique entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry ou entre Aix-les-Bains et Annecy.
122. Le doublement de la voie desservant Annecy fait partie des réalisations fixées par le cahier des charges du 7 février 1994 (II LES ENJEUX D'AMENAGEMENT - page 3) qui fixe :

- en créant une gare "Savoie-Dauphiné" à proximité de Montmélian, assurant une complète articulation entre réseau TGV et réseau classique, notamment TER, pour un développement équilibré du sillon alpin vers le Nord et vers le Sud, et une desserte en profondeur de la région du Chablais et des vallées alpines de l'Arve, de la Tarentaise et de la Maurienne ;

123. Seul le doublement de la voie unique entre Aix-les-Bains et Annecy permet de répondre à la finalité de « desserte en profondeur de la région du Chablais et des vallées Alpines de l'Arve... »
124. Alors que les budgets de financement d'infrastructures nouvelles doivent être orientés vers les priorités qui sont imposées par les problèmes de réchauffement climatique, de santé publique et de sécurité ferroviaire, le projet 2012/2013, en ne respectant pas le cahier des charges du 7 février 1994, s'oppose à ces objectifs.
125. Les « niveaux attendus » de trafic n'ont pas vu le jour malgré les nombreuses études commandées par la SNCF puis RFF, alors que la baisse des tonnages transportés, constatée entre la France et l'Italie depuis 1994, s'explique par la chute de la courbe de la production industrielle.
126. L'analyse des requérants visant à contester des « niveaux attendus » ou prétendus par RFF, présentés en 2012 lors de l'enquête publique, a été partagée par la Cour des Comptes mais également par la Commission Européenne dans son rapport intitulé *"Study on the Mediterranean TEN-T corridor, Final report"* daté du mois de décembre 2014 dans lequel on peut lire à la page 38, à propos du dossier d'enquête publique de RFF :



3.1.3 France

Title of the study	Lyon – Chambéry – Turin : Studies for the declaration of public utility
Author	Réseau Ferré de France (French rail infrastructure manager)
Year	2012
Member State	France
Corridor section	Flows potentially using French and international sections of the Lyon – Turin (map below)
Mode	All, focus on rail
Study content	Complete study report with : project alignment, phasing, investment costs, environmental and socio-economic impact assessment, traffic studies and cost-benefit analysis
Confidential	No

including construction phase

Gathering information for market study

1. Analysis of trends and impacts of projects on freight and passenger market on a key, cross-border section of the corridor

Relevance for corridor Study Activities

General remarks

1. Conducted in 2012, the study can now be considered as having **optimistic assumptions on GDP growth** (the study considers the former growth assumptions of the European Commission – 2009 ageing report – DG ECOFIN)
2. **The phasing of the project is likely to be postponed because the "Mobilité 21" commission has classified the Lyon-Turin French access line as "second priority", meaning that it should be launched after 2030**

December 2014 38

"Conduite en 2012, l'étude peut maintenant être considérée comme ayant des hypothèses optimistes de croissance du PIB" [GdP Gross Domestic Product].

127. La Cour des Comptes rappelle opportunément : **(Pièce 5)**

Il ne reste en fait pratiquement aucune ville européenne qui soit à la fois d'importance suffisante en termes de population et suffisamment proche pour justifier d'une liaison TGV par rapport à la France (cf. carte ci-après). Cette trop faible rentabilité socio-économique est par exemple manifeste pour la liaison Lyon-Turin, que la Cour a critiquée dans son référé du 1^{er} août 2012²⁵.

²⁵ Cour des comptes, *Référé, Le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin*. 1^{er} août 2012, 8 p., disponible sur www.ccomptes.fr

Rapport "La grande vitesse ferroviaire" du 23 octobre 2013 - page 27

128. La nouvelle desserte de **Chambéry**, pour un budget de plus de quatre milliards d'euros, alors que cette ville de **58.437 habitants** en 2011 (source INSEE) sur une zone urbaine de 210.000 habitants **est déjà desservie par**

deux itinéraires ferroviaires distincts, et se trouve actuellement à deux heures cinquante de Paris par le TGV existant, ne peut répondre aux critères de l'intérêt général et de l'utilité publique.

C – Analyse des "principales caractéristiques" décidées par la décision ministérielle du 7 février 1994.

129. Les "principales caractéristiques" ont été définies le 7 février 1994 à la page 3 de la décision ministérielle dans les termes suivants :

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

Le projet concerne les départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie.

A partir de la ligne à grande vitesse Paris - Sud-Est au Sud de la gare de Satolas, le fuscau s'inscrit vers l'Est dans la plaine du Catelan puis dans la vallée du Laval. Il traverse ensuite le plateau des Terres Froides, la vallée du Guiers et la falaise de Dullin, passe au Sud du lac d'Aiguebelette, traverse les massifs de l'Épine et de la Chartreuse et se raccorde à la ligne Chambéry - Grenoble au Sud de Chambéry.

La longueur totale de ligne nouvelle est de l'ordre de 110 km, dont 25 km environ de raccordements.

A l'origine de la ligne, deux variantes de raccordements vers Lyon et vers le Sud de la ligne à grande vitesse Paris - Sud-Est sont possibles.

A son extrémité Est, le fuscau retenu permet l'étude de différentes variantes de tracé et d'implantation de la gare T.G.V. Dauphiné-Savoie.

130. Elles ont ensuite été détaillées par le cahier des charges daté du même jour. Il est donc aisé de comparer le projet de RFF présenté à l'enquête publique en 2012, objet de la décision 2013 contestée, et cette décision ministérielle du 7 février 1994.

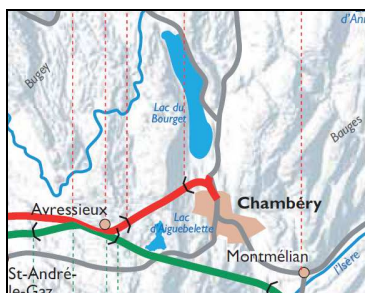
1/ Première principale caractéristique de la décision ministérielle du 7 février 1994

131. Cette première principale caractéristique est précise :

A partir de la ligne à grande vitesse Paris - Sud-Est au Sud de la gare de Satolas, le fuscau s'inscrit vers l'Est dans la plaine du Catelan puis dans la vallée du Laval. Il traverse ensuite le plateau des Terres Froides, la vallée du Guiers et la falaise de Dullin, passe au Sud du lac d'Aiguebelette, traverse les massifs de l'Épine et de la Chartreuse et se raccorde à la ligne Chambéry - Grenoble au Sud de Chambéry.

132. Or, le projet RFF déclaré d'utilité publique le 23 août 2013 par la décision contestée vise une ligne nouvelle de Lyon - aéroport de Saint-Exupéry qui débouche au Nord de Chambéry sur le territoire de la commune de La-Motte-Servolex, pour desservir la gare de Chambéry.

133. Le projet 2012/2013 de RFF passe donc au Nord du lac d'Aiguebelette :



134. Cette nouveauté (en rouge sur le document d'enquête publique) n'est pas prévue par la décision ministérielle du 7 février 1994.

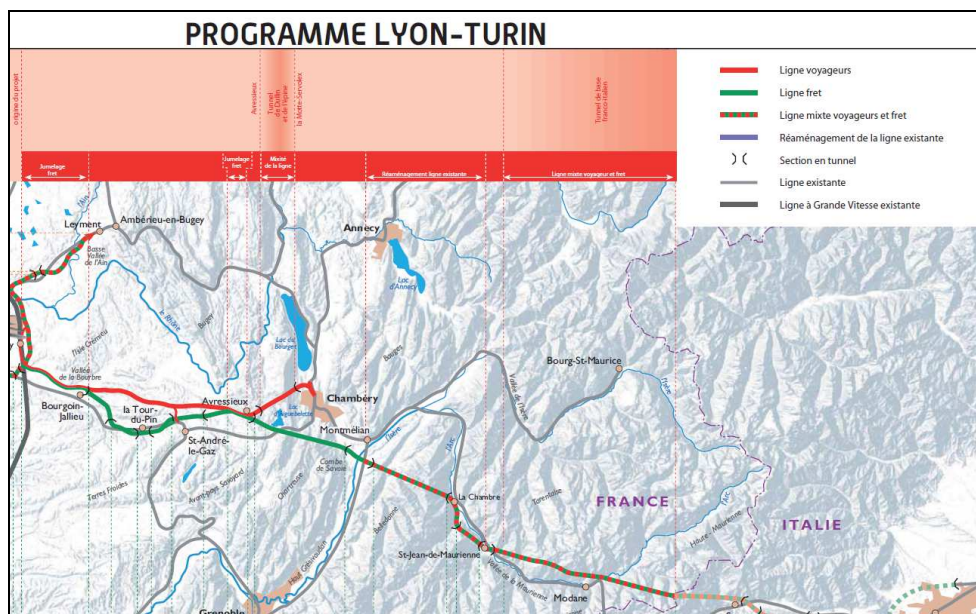
135. Par ailleurs, le projet 2012/2013 présentée à l'enquête publique doit s'inscrire dans le fuseau défini par la décision ministérielle du 7 février 1994 qui dispose d'une annexe non publiée dans le dossier d'enquête publique et faisant pourtant partie intégrante de la décision ministérielle du 7 février 1994.

2/ Deuxième principale caractéristique de la décision ministérielle du 7 février 1994

136. Le deuxième paragraphe de la décision ministérielle du 7 février 1994 est également précis sur la longueur de la ligne nouvelle.

La longueur totale de ligne nouvelle est de l'ordre de 110 km, dont 25 km environ de raccordements.

137. La longueur « de l'ordre de 110 kilomètres » dont 25 km de raccordements n'a aucune correspondance avec le nombre de kilomètres de lignes nouvelles du projet de 2012/2013 (*dossier d'enquête publique, pièce C, page 7*) :



138. Le projet 2012/2013 est plus que substantiellement différent de celui fixé par la décision ministérielle du 7 février 1994 :

- il présente deux lignes nouvelles, en vert une ligne fret et en rouge une ligne voyageur ;
- la ligne ferroviaire représentée en vert rejoint bien la ligne existante Grenoble-Chambéry après avoir traversé le massif de Chartreuse, mais elle est dédiée aux marchandises et n'est pas raccordée à une gare TGV qui par définition a une vocation à recevoir des voyageurs ;
- la distance entre Lyon-Satolas et Chambéry d'une part, ajoutée à celle de Lyon-Satolas - sortie Est du massif de Chartreuse d'autre part, soit 180 kilomètres environ, est largement supérieure aux 110 kilomètres, principale caractéristique de la décision ministérielle du 7 février 1994.

3/ Troisième principale caractéristique de la décision ministérielle du 7 février 1994 : la gare Dauphiné-Savoie

139. La décision ministérielle du 7 février 1994 prévoit l'implantation d'une gare Dauphiné-Savoie :

A l'origine de la ligne, deux variantes de raccordements vers Lyon et vers le Sud de la ligne à grande vitesse Paris - Sud-Est sont possibles.

A son extrémité Est, le fuscau retenu permet l'étude de différentes variantes de tracé et d'implantation de la gare T.G.V. Dauphiné-Savoie.

140. Cette gare TGV Dauphiné-Savoie a été présentée comme l'outil majeur de la rentabilité socio économique du projet, permettant d'augmenter l'accessibilité des Alpes du Nord et de contribuer à l'amélioration des liaisons ferroviaires à l'intérieur de la région Rhône-Alpes, comme cela est d'ailleurs rappelé avec force détails dans le cahier des charges du 7 février 1994 : cette principale caractéristique essentielle est abandonnée dans le projet 2012/2013 de RFF.

141. A l'inverse, une nouvelle ligne ferroviaire, non identifiable dans les principales caractéristiques de la décision ministérielle du 7 février 1994, est présentée pour rejoindre la ville de Chambéry. Cette liaison non prévue est nouvelle, et son coût de plus de quatre milliards est substantiel.

142. Le projet présenté à l'enquête publique de 2012 répond à des principales caractéristiques différentes et inconciliables avec la décision ministérielle du 7 février 1994 sur laquelle s'est appuyé le premier ministre pour déclarer les travaux du nouveau projet 2012/2013 d'utilité publique et urgents par décret du 23 août 2013.

Section 2 – Discussion

Sous- section 1 – Recevabilité et intérêt à agir

A – Mandat des avocats et adresse des requérants

1/ En droit

143. En application des articles 4 et 6 de la loi n° 71-1130 du 30 décembre 1971, les avocats ont qualité pour représenter leurs clients devant les administrations publiques sans avoir à justifier du mandat qu'ils sont réputés avoir reçu de ces derniers dès lors qu'ils déclarent agir pour leur compte (*CE, 5 Juin 2002, n° 227373*).
144. L'avocat tient des articles 416 et 417 du code de procédure civile une dispense générale d'avoir à justifier, à l'égard du juge et de la partie adverse, qu'il a reçu un mandat de représentation (*C. Cass., Avis n° 15009, 8 septembre 2014*).

2/ En fait

145. La partie adverse remet en cause la qualité à agir des requérants, qui ont déclaré leur adresse dans la requête.
146. Ce point est très désagréable car il revient à remettre en cause l'honnêteté professionnelle de l'avocat rédacteur d'acte. En matière civile, l'avocat n'a pas à justifier de son mandat, et s'il fait de fausses déclarations il engage sa responsabilité disciplinaire.
147. Ceci étant, alors qu'ils n'ont pas à le justifier, les requérants, pour éviter un débat inutile, établissent leur lieu d'habitation par une attestation de résidence et en produisant leurs justificatifs de domicile.
148. Monsieur Daniel IBANEZ, pour ce qui le concerne, a déjà produit à l'appui du mémoire introductif la preuve de sa résidence dans la commune de LES MOLLETES au lieu-dit "La Ville" (Pièce 3). Pour compléter et afin que RFF s'attache au véritable débat contradictoire, Monsieur Daniel IBANEZ produit la taxe foncière en complément de sa taxe d'habitation.

B – Intérêt à agir

1/ En droit

149. Il est constant que la notion d'intérêt à agir dans le cadre du recours pour excès de pouvoir s'entend largement. Le contentieux de l'expropriation n'échappe à ce libéralisme (Cf. R. HOSTIOU, J-F STRUILLON, Expropriation et préemption, LexisNexis, 4^{ème} éd., n°144). Aussi la jurisprudence a-t-elle confirmé l'intérêt à agir, en annulation d'un décret déclarant d'utilité publique une liaison ferroviaire ou autoroutière, des habitants situés dans les

communes concernées par l'impact en matière de déplacements ou d'environnement, comme le montrent par exemple les décisions suivantes reconnaissant l'intérêt à agir de particuliers et d'associations:

- CE, 11 juin 1999, Mme Gaschignard et autres, n°177970 ;
- CE, 30 décembre 1998, Association de défense du site de Réaltor et autres (dont M. Guy Z), n°191480 ;
- CE, 18 février 1998, Association pour la sauvegarde de la région de Langeais et autres (dont M. Meyer), n°178423 ;
- CE, 28 mars 1997, Association contre le projet de l'autoroute transchablaisienne et autres (dont Mme Besson), n°170856 et 170857 ;
- CE, 10 novembre 1995, Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature, M. Avrillier et autres, n°156788 156789 156790 156791 156804 156805 (décret en date du 31 décembre 1993, par lequel le Premier ministre a déclaré d'utilité publique et urgents les travaux de construction de la section Grenoble-Col du Fau de l'autoroute A 51, dont M. Avrillier recevable n°156804 et 156805) ;
- CE, 7 avril 1993, M. Rollier, n°133127 136040 ;
- CE, 21 janvier 1977, M. Peron Magnan, n°02910 03109 03128.

2/ En fait

a/ Requérants habitant des communes sur le territoire desquelles s'est tenue l'enquête publique (*Pièces 1, 3*)

150. Leur intérêt à agir est personnel, direct et certain.
151. Les requérants habitant les communes sur le territoire desquelles s'est tenue l'enquête publique présidant au décret contesté, sont recevables car ces communes sont directement impactées par le projet objet du décret :
- par les modifications des documents d'urbanisme « mis en compatibilité » sur les territoires de ces communes par le décret contesté ;
 - en tant qu'habitants et travaillant sur ces territoires, en tant qu'usagers du service public ferroviaire, par les modifications successives des projets de liaisons nationales et par les modifications successives des projets de liaisons des villes de la région Rhône-Alpes (Isère, Savoie, Rhône, Ain, Haute-Savoie).
152. L'une des bases du contentieux est la modification substantielle du projet par suppression de la gare multimodale de la Combe de Savoie.
153. Les propriétaires et habitants des communes de Les Mollettes, de Laissaud, de Chapareillan, de Les Marches, de Francin, de La Chapelle Blanche, se trouvent exposés à des modifications substantielles de leur conditions de vie et de leur environnement quotidien par le projet contesté, par la perte de valeurs de biens, l'atteinte au paysage et l'impact sonore.

b/ Habitants du département de Savoie non situés sur ces communes (*Pièce 3*)

154. Les habitants du département de Savoie non situés sur ces communes sont des contribuables du département de la Savoie et à ce titre participent au financement du projet.
155. Ils ont un intérêt direct à agir du fait des dépenses engagées par le conseil général de Savoie pour mettre en place « une mission liaison ferroviaire Lyon Turin », des cotisations financières importantes à l'association « La Transalpine » chargée du lobby sur ce projet, des engagements financiers demandés au conseil général de Savoie.

c/ Habitants de la Région Rhône-Alpes et usagers du service public ferroviaire de la Région

156. Des requérants n'habitant pas les communes sièges de l'enquête publique, mais la région Rhône-Alpes, sont recevables à agir :
- ils sont directement concernés par ces modifications du service public ferroviaire ;
 - l'enquête publique, qui s'est déroulée sur les départements de l'Isère, de la Savoie et du Rhône, impacte aussi la Haute-Savoie et l'Ain, et pose globalement la question de l'avenir économique des territoires de la région Rhône Alpes, avec de vrais choix de développement ;
 - la Région Rhône-Alpes participe au financement du projet ;
 - la Région Rhône-Alpes est compétente en matière de transports ferrés régionaux dont les liaisons Lyon Chambéry Grenoble Annecy Saint-Jean-de-Maurienne impactées directement par le projet contesté ;
 - les transports ferroviaires régionaux, de compétence de la Région, sont directement impactés par le décret contesté ;
 - la Région perçoit la contribution économique territoriale (CET) et la contribution au développement de l'apprentissage ;
 - si depuis 2011, les régions ne perçoivent plus la taxe foncière sur les propriétés bâties et non bâties, les financements du projet Lyon Turin sont concernés depuis 2007 (financement par la Région Rhône-Alpes de La Transalpine...).

157. Les requérants de ces territoires ont donc un intérêt à agir suffisamment personnel, direct et certain.

d/ Conseillers régionaux

158. Les conseillers régionaux, départementaux, communaux, ont intérêt à agir :

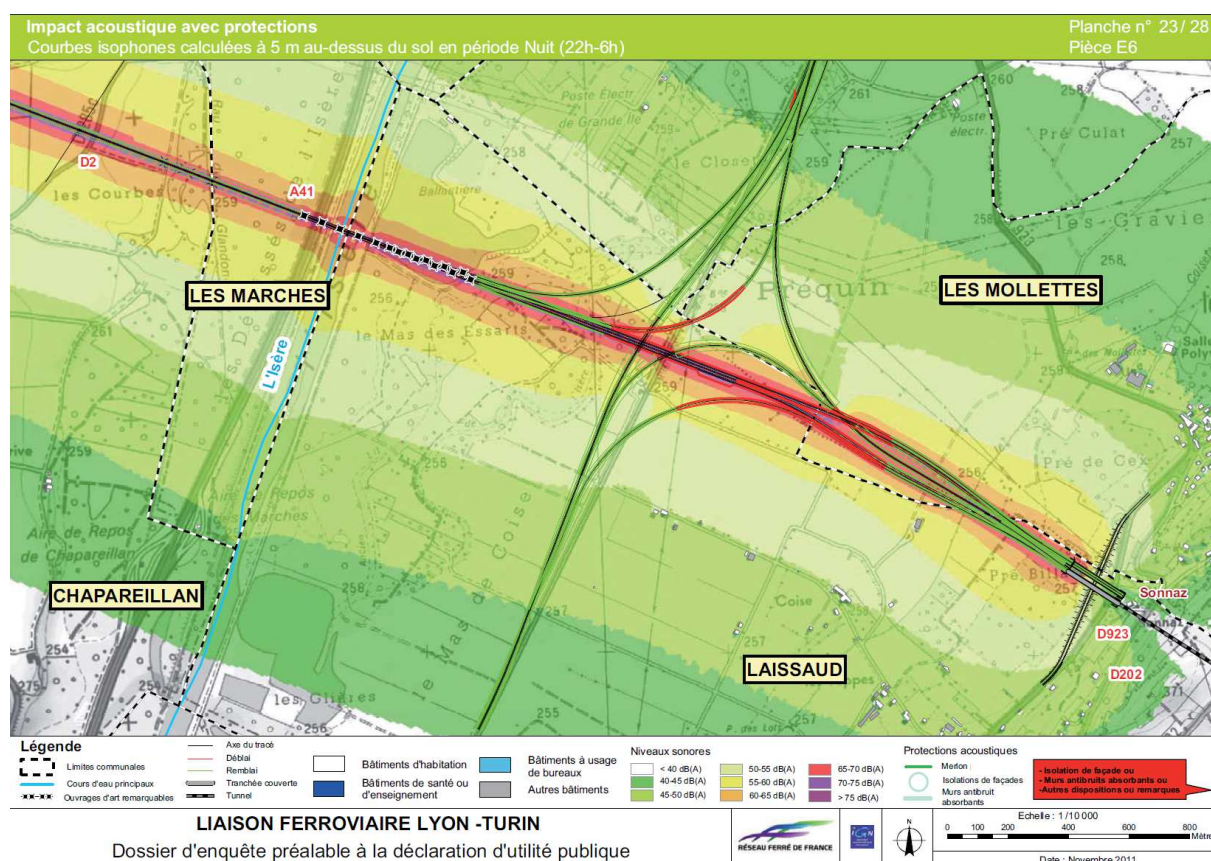
« Considérant que M. Pinel, conseiller régional de Haute-Normandie, a intérêt à l'annulation du décret attaqué ; que son intervention doit par suite être admise » (*CE, 29 mars 1996, Association Sauvegarde et développement du Pays d'Auge et autres, n°161634*).

e/ Les associations requérantes

159. Pour chacune de ces associations ont été versés aux débats les statuts, avec une description de l'objet social, et la délibération statutaire autorisant à agir en justice.

f/ La société NIID (Pièce 2)

160. La SARL NIID produit son Kbis et une copie certifiée de ses statuts. Elle est engagée, conformément à la loi sur les SARL, par une décision du gérant, et n'a pas à produire de délibération d'assemblée générale.
161. Elle est propriétaire d'un immeuble dans la commune de Les Mollettes (73800), à proximité du tracé du projet contesté, et justifie de l'assujettissement à la taxe foncière.
162. L'ensemble de la commune de Les Mollettes se trouve impactée, étant dans le périmètre de la ligne projetée mais surtout de l'impressionnant projet de nœud ferroviaire:



Sous-Section 2 – Légalité externe

A – Absence de débat antérieur

1/ En droit

163. La loi n°95-101 du 2 février 1995 dite « Loi Barnier » instituant le débat public ne laisse aucun doute sur sa finalité : « un débat public peut être organisé sur les objectifs et les caractéristiques principales des projets, pendant la phase de leur élaboration. »
164. Il s'agit bien de faire en sorte que la définition des caractéristiques principales d'un projet, comme les objectifs, soient soumis à l'appréciation et au débat du public.
165. Dès lors, toute modification substantielle d'un projet, toute novation dans ses finalités ou ses principales caractéristiques doit faire l'objet d'un débat public.

2/ En fait

a/ L'absence de débat par la CNDP

166. La commission nationale du débat public (CNDP) n'a pas donné une suite favorable à la demande de débat public formulée par France Nature Environnement en 1998 (et non 1999 comme l'affirme RFF dans son mémoire en réponse).
167. Cette décision de la CNDP s'appuie sur les décisions ministérielles de 1994 et 1995 publiées avec les principales caractéristiques qui à cette date n'ont pas été modifiées. Ainsi, cette décision de la CNDP ne peut être invoquée pour un projet substantiellement différent tel le projet 2012/2013.
168. RFF avait l'obligation de saisir la CNDP pour un projet dont les principales caractéristiques diffèrent substantiellement de celles publiées le 30 avril 1996, ainsi qu'il ressort de l'exposé des faits.
169. Les principales caractéristiques du projet 2012/2013 soumis à l'enquête publique 2012 préalable à la déclaration d'utilité publique 2013 querellée sont nouvelles et n'ont été confirmées que par des décisions ministérielles postérieures à la publication du décret n°96-388 du 10 mai 1996 relatif à la consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement pris pour l'application de l'article 2 de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement. Il est ainsi acquis que RFF n'a pas respecté son obligation de demander l'organisation d'un débat public, méconnaissant ainsi la loi du 2 février 1995 et le décret du 10 mai 1996.

b/ Sur l'absence de débat effectif

- **Analyse**

170. RFF prétend (page 18 de son mémoire en réponse) qu'un débat a été organisé afin d'informer le public. RFF n'en rapporte pas la preuve puisque la seule pièce figurant dans le dossier de l'enquête publique est le compte rendu d'une « rencontre du 28 mai 1993 à Eurexpo ». Cette absence de preuve conduira au rejet de l'allégation de RFF portant sur un soi-disant débat préalable.
171. En toute hypothèse, RFF doit rapporter la preuve de la consultation et de la participation du public, et s'en abstient pour la simple raison que cette consultation n'a pas eu lieu, que le public n'a pas été associé à la définition du projet ni même à la définition, en amont, des objectifs et finalités.
172. RFF (Page 13 point 12 de son mémoire en réponse) mentionne le rapport des commissaires enquêteurs pour affirmer que l'information a été abondante et largement relayée par les médias.
173. Une telle allégation manque du plus élémentaire sérieux. L'information ne peut être le fait des médias s'agissant d'une obligation à la charge de RFF et préalablement de la SNCF. Les déclarations des commissaires enquêteurs ne sont en aucun cas un élément de preuve, d'autant qu'il a été démontré qu'ils avaient pour certains d'entre eux été largement informés lors d'enquêtes publiques qu'ils ont réalisées pour RFF dans les mois précédents leur désignation.
174. A cet égard, les déclarations faites lors de la « rencontre du 28 mai 1993 » sont éloquentes. Elles laissent croire aux élus présents qu'il n'existe aucune alternative, que la situation liée à la supposée croissance inéluctable des trafics routiers est catastrophique.
175. Loin de présenter une information, il n'a été question que d'opération de communication en assénant des contrevérités qui n'avaient pour but que de conforter un projet ne répondant à aucune logique financière, fonctionnelle et donc socio-économique étayée.
176. RFF prend d'ailleurs le soin de ne pas utiliser le mot « public » au point 13 de son mémoire en réponse, car il ne s'agissait en aucun cas d'un débat et encore moins avec la participation du public.
177. RFF allègue (page 14, de son mémoire en réponse), mais ne prouve pas, que le document support de la « rencontre du 28 mai 1993 » a été remis aux 500 « invités ». Ce fait, à le supposer avéré, démontre l'absence d'organisation d'un véritable débat public avec la participation du public comme exigé par les dispositions de la circulaire dite "BIANCO" du 15 décembre 1992.

- **Sur les affirmations de RFF**

178. RFF prétend qu'un débat préalable sur les principales caractéristiques du projet 2012/2013 a bien eu lieu (Page 21, Point 20, de son mémoire en réponse).
179. Ce faisant, RFF entretient une confusion entre « débat » et « débat public » tel qu'il aurait dû être organisé au regard des dispositions de la circulaire dite

"Bianco" du 15 décembre 1992, et compte tenu des évolutions substantielles dans le cadre de l'application de la loi du 2 février 1995.

180. La circulaire Bianco du 15 décembre 1992 précise :

*« Une première phase de débat sur les grandes fonctions de l'infrastructure envisagée doit être organisée dès la conception du projet et en tout cas en amont des études de tracé. Cette phase permettra aux élus, aux forces sociales, économiques, associatives, à **chaque citoyen de s'informer et de débattre** des enjeux économiques, sociaux, environnementaux du projet. Elle doit préciser les interrogations et les divergences ».*

181. La « rencontre du 28 mai 1993 » à Eurexpo ne répond pas aux critères de l'organisation d'un débat démocratique au sens exposé ci-dessus.

182. Si RFF entend soutenir la thèse d'un débat au cours duquel "*chaque citoyen*" a pu s'informer et débattre des enjeux économiques, sociaux, environnementaux du projet, il lui faudra en rapporter la preuve qui ne figure pas au dossier d'enquête public.

c/ En toute hypothèse, sur l'insuffisance de débat public antérieur (1993)

- **Un projet figé par la publication le 30 avril 1996 des décisions ministérielles dix jours avant la publication du décret n°96-388 du 10 mai 1996 d'application de la loi dite « Barnier » n°95-101 du 2 février 1995**

183. La publication le 30 avril 1996 des deux décisions ministérielles du 7 février 1994 et 14 avril 1995 visées par le décret du 23 août 2013 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux du projet présenté par RFF dix jours avant la publication du décret n°96-388 du 10 mai 1996, relève d'une décision politique du Gouvernement en place à cette date.

184. Monsieur Michel Barnier a été ministre de l'environnement du 29 mars 1993 au 18 mai 1995. Il a ensuite été nommé ministre délégué aux affaires européennes du 18 mai 1995 au 2 juin 1997. Il a par ailleurs été de mars 1982 à septembre 1999, président du Conseil Général de Savoie.

185. Dans le cadre de ses interventions en faveur du projet Lyon-Turin, Monsieur Michel Barnier a publié un communiqué de presse le 18 mars 1996 dans lequel il se déclare opposé à une modification du projet dans les termes suivants : **(Pièce 30)**

En matière de desserte ferroviaire, le choix d'un tracé Chambéry-Nord pourrait remettre en cause le principe d'une desserte rapide du Sillon alpin interconnectée à la ligne nouvelle Lyon/Italie, pourtant élément essentiel de l'aménagement de la partie alpine du territoire régional. Un accord précis a été conclu en 1991 avec nos amis dauphinois, accord qui ne saurait être remis en cause. Le risque est très grand, à terme, d'isoler Chambéry et la Savoie des flux de voyageurs qui passeraient au nord et au sud de l'agglomération chambérienne. Par suite, la réalisation d'une gare internationale en Combe de Savoie, au confluent des liaisons "France-Italie" et Genève-Grenoble, serait gravement compromise. La Savoie verrait ainsi privée de tout contenu la position stratégique que lui laissent espérer les perspectives jusqu'alors retenues.

Enfin, l'inévitable allongement des procédures et la reprise de nouvelles études pourraient compromettre sérieusement les chances de voir aboutir ce projet, lui faisant perdre à coup sûr son caractère prioritaire au niveau national.

Pour ces différentes et fortes raisons, il me paraît inopportun d'envisager de faire de cette variante de tracé, une première phase de Lyon/Italie.

186. Ce communiqué de presse du ministre des affaires européennes en poste exclut donc une liaison par Chambéry et insiste sur la principale caractéristique que constitue la gare Dauphiné-Savoie en motivant ce choix essentiel.

187. Pour une bonne lisibilité de la chronologie des faits, sont reprises ci-dessous les dates et actes de cette période :

Date	Evènement
29 mars 1993	Nomination de Monsieur Michel Barnier ministre de l'environnement
7 février 1994	Décision ministérielle de Monsieur Bernard Bosson fixant les principales caractéristiques
7 février 1994	Cahier des charges associé à la décision ministérielle
2 février 1995	Loi "Barnier" N° 95-101 relative au renforcement de la protection de l'environnement et la participation du public
14 avril 1995	Décision ministérielle de Monsieur Bernard Bosson décidant d'exclure <i>"du fuseau délimitant la zone d'étude deux des variantes"</i>
18 mai 1995	Nomination de Monsieur Michel Barnier ministre délégué aux affaires européennes
18 mars 1996	Publication du communiqué de presse de Monsieur Michel Barnier excluant une desserte de Chambéry au profit du maintien de la gare "Dauphiné Savoie"
30 avril 1996	Publication au Journal Officiel des décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995
10 mai 1996	Publication du décret N°96-388 relatif à la participation du public pour le débat public.
2 juin 1997	Fin des fonctions ministérielles de Monsieur Michel Barnier

188. La déclaration du 18 mars 1996 du président du Conseil Général de Savoie, directement intéressé à la réalisation du projet, exerçant par ailleurs de fonctions ministérielles directement en prise avec le projet, montre que la publication des deux décisions ministérielles le 30 avril 1996, quelques semaines après son communiqué de presse, a pour effet de figer les principales caractéristiques du projet, dont la gare Dauphiné-Savoie, tout en soumettant les éventuelles novations à la procédure de débat public fixée par le décret n°96-388 du 10 mai 1996 d'application de la loi dite « Barnier » n°95-101 du 2 février 1995.
189. La publication le 30 avril 1996 des décisions ministérielles résulte de décisions politiques visant à bloquer le projet dans sa version initiale détaillée dans les décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995.
190. L'ensemble des modifications substantielles constatées dans le projet 2012/2013 soumis à l'enquête publique des mois de janvier, février et mars 2012, en fait un projet qui doit être qualifié de nouveau comme l'ont démontré les requérants dans leur mémoire introductif. La qualification de « nouveau » oblige à l'organisation d'un débat public au sens de la loi du 2 février 1995, d'autant qu'il est démontré que le projet proposé par RFF ne correspond pas aux finalités et principales caractéristiques définies par les deux décisions ministérielles visées par le décret querellé du 23 août 2013, ni au cahier des charges du 7 février 2014.
191. Les principales caractéristiques et finalités du projet publiées dix jours avant la publication du décret n° 96-388 l'ont été dans le but précis de figer le projet par le pouvoir politique en place au moment de la publication.
192. Les **nouvelles et substantielles « principales caractéristiques »** du projet soumis en 2012 à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de 2013 n'ont pas fait l'objet d'une publication au journal officiel préalablement à l'entrée en vigueur de la loi n°95-101 du 2 février 1995 et du décret n°96-388 du 10 mai 1996.
193. Le décret du 23 août 2013 contesté, visant uniquement les deux décisions ministérielles de 1994 et 1995, mais déclarant d'utilité publique un projet ne répondant pas aux finalités qui sont définies par ces décisions, méconnaît les dispositions de l'article L.121-8 du Code de l'environnement dans sa version consolidée en vigueur lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 16 janvier 2012 au 19 mars 2012.
194. Le même décret du 23 août 2013 contesté, vise la décision ministérielle du 7 février 1994 qui comprend le cahier des charges définissant les principales caractéristiques et les finalités du projet ; toutefois, en déclarant d'utilité publique un projet ne correspondant pas aux principales caractéristiques qui ont été fixées par cette décision ministérielle et le cahier des charges du 7 février 1994, le décret du 23 août 2013 méconnaît les dispositions de l'article L.121-8 du Code de l'environnement dans sa version consolidée en vigueur lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 16 janvier 2012 au 19 mars 2012, et les dispositions de l'article premier du décret n°96-388 du 10 mai 1996.

195. Le projet présenté pour la section Lyon (Satolas) - Montmélian ne correspondant pas à la décision ministérielle du 7 février 1994 qui fixe les principales caractéristiques et les finalités du projet, aurait dû, conformément à la loi du 2 février 1995 et au décret du 10 mai 1996, être présenté au débat public au sens de la loi.
196. Le décret du 23 août 2013 contesté, s'appuyant sur les deux seules décisions ministérielles de 1994 et 1995 visées, méconnaît les dispositions légales et réglementaires et devra être annulé.
197. RFF déclare, sans toutefois en rapporter la preuve, que le projet présenté correspond aux principales caractéristiques décidées par les deux décisions ministérielles visées.
198. Or, l'exposé des faits établit le contraire, du fait de différences substantielles, de nouveautés non débattues, ou de caractéristiques essentielles absentes, dans le projet 2012/2013 de RFF.
199. La décision ministérielle du 7 février 1994 décide du fuseau de la section Lyon-Satolas / Sud de Montmélian gare TGV, **mais aucune décision ne fixe la section "Sud de Montmélian / Saint-Jean-de-Maurienne" dans la décision ministérielle du 14 avril 1995.**
200. Cette décision ministérielle du 14 avril 1995 ne porte en fait que sur des lancements d'études et ne fixe en rien des principales caractéristiques de cette section Montmélian – Saint-Jean-de-Maurienne non définie. Ainsi l'objet de la décision ministérielle du 14 avril 1995 est le suivant :

OBJET : Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.
 - Etudes d'avant-projet sommaire du TGV Lyon-Montmélian.
 - Etudes préliminaires de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Montmélian et Genève.
 - Etude d'une ligne fret entre le secteur d'Ambérieu et Saint-Jean-de-Maurienne.
 - Etudes d'avant-projet sommaire de la section de ligne à grande vitesse Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne.

201. L'objet de cette décision se borne à lancer des études sans définir les principales caractéristiques d'un projet Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne. Le ministre signataire des deux décisions ministérielles est Monsieur Bernard Besson et il existe de fait une continuité d'analyse et d'approche pour ces deux décisions.
202. Cette section Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne n'a pu faire l'objet d'une décision ministérielle en fixant les principales caractéristiques puisque le ministre signataire précise dans sa décision du 14 avril 1995 :

Je demande en outre à la SNCF d'engager les études d'avant-projet sommaire de la section Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin, qui font partie du nouveau programme d'étude pluriannuel dont j'ai décidé la mise en oeuvre avec mon homologue italien à l'occasion du sommet bilatéral qui a eu lieu à Aix-en-Provence le 16 décembre 1994.

203. Faisant « partie du nouveau programme d'étude pluriannuel » dont la mise en œuvre a été décidée le 16 décembre 1994, les principales caractéristiques ne pouvaient être matériellement décidées le 7 février 1994.
204. Ainsi, la section présentée à l'enquête publique de 2012 entre Montmélian et Saint-Jean-de-Maurienne n'a pas fait l'objet d'une publication de ses principales caractéristiques avant la publication du décret n°96-388 du 10 mai 1996.
205. Le décret daté du 23 août 2013 contesté méconnaît les dispositions de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 instituant le débat public et son décret n°96-388 du 10 mai 1996 au terme desquels le débat public doit être organisé pour les projets dont les principales caractéristiques n'ont pas été publiées au Journal officiel.
206. Ceci est indiscutable pour les éléments entièrement nouveaux du projet 2012/2013, à savoir les modifications substantielles et majeures que sont :
- la liaison desservant la ville de Chambéry ;
 - la section entre Montmélian et Saint-Jean-de-Maurienne ;
 - la gare Dauphiné Savoie qui a disparu.
207. Au demeurant, RFF le reconnaît au point 18 de son mémoire en réponse en indiquant que les modifications sont intervenues postérieurement au 10 mai 1996 pour la gare Dauphiné-Savoie, ne craignant pas d'affirmer qu'il s'agit de "légères modifications".
208. Ces modifications sont importantes, et le ministre des transports, dans sa décision datée du 18 septembre 1998, fait état de « *nouvelles solutions dérogeant au cahier des charges* »
209. Les déclarations de Monsieur Du Mesnil, déjà produites dans le mémoire introductif des requérants, et réitérées par Monsieur Du Mesnil dans un entretien du 22 janvier 2015, démontrent, sans qu'il soit possible de le contester, que Réseau Ferré de France sait que le projet 2012/2013 est bien nouveau et ne correspond pas à celui arrêté par les décisions ministérielles visées par le décret du 23 août 2013 contesté : **(Pièce 15)**

Au départ, nous sommes effectivement partis sur l'idée d'une ligne à grande vitesse. Dans le contexte de l'époque, la concentration intellectuelle était focalisée sur ce type d'infrastructures. C'était la pensée dominante. Actuellement, en France, il y a un débat sur la politique des lignes à grandes vitesses, sur leur sens et leur utilité économique et sociale. Dans ce contexte de réflexion nationale autour de ces ouvrages, ce n'est pas le maillon du Lyon-Turin qui serait prioritaire, alors que d'autres, plus importants, sont à revoir. Si nous considérons encore comme utile la construction d'une ligne à grande vitesse à cet endroit, nous aurions tout faux. Aujourd'hui, l'argument initial ne permet plus la justification du projet.

Propos recueillis par Maxime Hanssen - 22/01/2015, 14:27
<http://acteursdeleconomie.latribune.fr/debats/grands-entretiens/>

210. Le débat public n'a donc pas été organisé pour les solutions qui ne peuvent être qualifiées autrement que **nouvelles** car elles dérogent au cahier des charges du 7 février 1994, peu importe qu'elles soient ou non pertinentes.

211. Dans ces conditions et au regard du contenu exact des décisions ministérielles de 1994 et 1995, chacune pour la section dont elle est sensée fixer les principales caractéristiques, il apparaît :

- pour la liaison Lyon (Satolas) - Montmélian :

- que le projet 2012/2013 de RFF ne correspond pas aux principales caractéristiques décidées le 7 février 1994,

- que le projet 2012/2013 de RFF ne correspond pas aux finalités apparaissant dans le cahier des charges du 7 février 1994,

- que les nouveautés du projet 2012/2013 de RFF sont substantielles tant par les disparitions qu'elles entraînent que par les impacts qu'elles génèrent au regard notamment de la propriété, de l'environnement ou de l'enveloppe financière et de l'économie et la rentabilité du projet.

- pour la liaison Montmélian - Italie :

- qu'aucune principale caractéristique ne se trouve arrêtée par la décision du 14 avril 1995.

212. En conséquence, le projet proposé par RFF à l'enquête publique du premier trimestre 2012 pour la section Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne ne s'appuie sur aucune décision ministérielle publiée avant l'entrée en vigueur du décret n°96-388 du 10 mai 1996 relatif à la consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement pris pour l'application de l'article 2 de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

213. Dès lors l'ensemble des actes pris au visa de la décision ministérielle du 14 avril 1995, méconnaissent les dispositions de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et du décret n°96-388 du 10 mai 1996 sur l'organisation obligatoire du débat public.

214. Parmi ces actes, figurent notamment l'arrêté interpréfectoral d'ouverture de l'enquête publique du 30 novembre 2011, le dossier d'enquête publique présenté par RFF au premier trimestre 2012, le rapport des commissaires enquêteurs daté du 2 juillet 2012 et le décret du 23 août 2013 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux des accès français au tunnel transfrontalier, tous actes qui sont donc entachés d'irrégularité.

- **RFF tente** (page 19 et 20, Point 18, mémoire en réponse) **d'accréditer la thèse que son projet correspondrait aux principales caractéristiques de 1994 et 1995 publiées en 1996.**

215. RFF déclare tout d'abord que le remplacement de la gare Dauphiné-Savoie par la gare de Chambéry n'a pas d'incidence. Or, la décision ministérielle du 7

février 1994 prévoit qu'il ne doit pas y avoir de discontinuité dans le service à grande vitesse, ce qui n'est manifestement pas le cas en passant par Chambéry, puisque à l'Est les seules voies existantes voient circuler les TER et les trains de fret. Ces voies ne sont pas entre Chambéry et Montmélian des voies permettant la grande vitesse.

216. S'agissant de la traversée en tunnel de la Chartreuse (page 20 du mémoire RFF en réponse), RFF affirme que le choix de tunnels monotube ou bitube n'est pas une « caractéristique principale », mais RFF omet de préciser que cette liaison doit être une liaison voyageur à grande vitesse ce qui n'est pas le cas de son projet 2012/2013, puisque la traversée de la Chartreuse est réservée au fret, la ligne en question étant intitulée à la page 7 de la notice du dossier d'enquête publique, pièce C, "Ligne fret" (couleur verte).
217. RFF indique que décision du 14 avril 1995 figerait les principales caractéristiques de la liaison Montmélian - Italie, ce que contestent, preuves à l'appui, les requérants. Si l'on suivait l'allégation de RFF, RFF devrait alors reconnaître aussi que la liaison Montmélian - Genève fait également l'objet de la décision ministérielle du 14 avril 1995, où il est écrit :

Les études préliminaires de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin entre Montmélian et Genève comprendront l'étude d'une ligne nouvelle entre Aix-les-Bains, Annecy et Genève, conformément au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, de ses raccordements au réseau existant et des aménagements à apporter à celui-ci, notamment entre Montmélian et Aix-les-Bains et dans le Nord de la Haute-Savoie. Les études fonctionnelles pourront au besoin se situer dans un champ plus large, notamment en ce qui concerne l'articulation du projet avec l'axe Lyon-Turin.

En ce qui concerne la ligne nouvelle, cette phase d'études devra déboucher sur une comparaison précise des différents fuseaux de tracés qui apparaîtront raisonnablement envisageables, afin de permettre le choix de l'un d'entre eux.

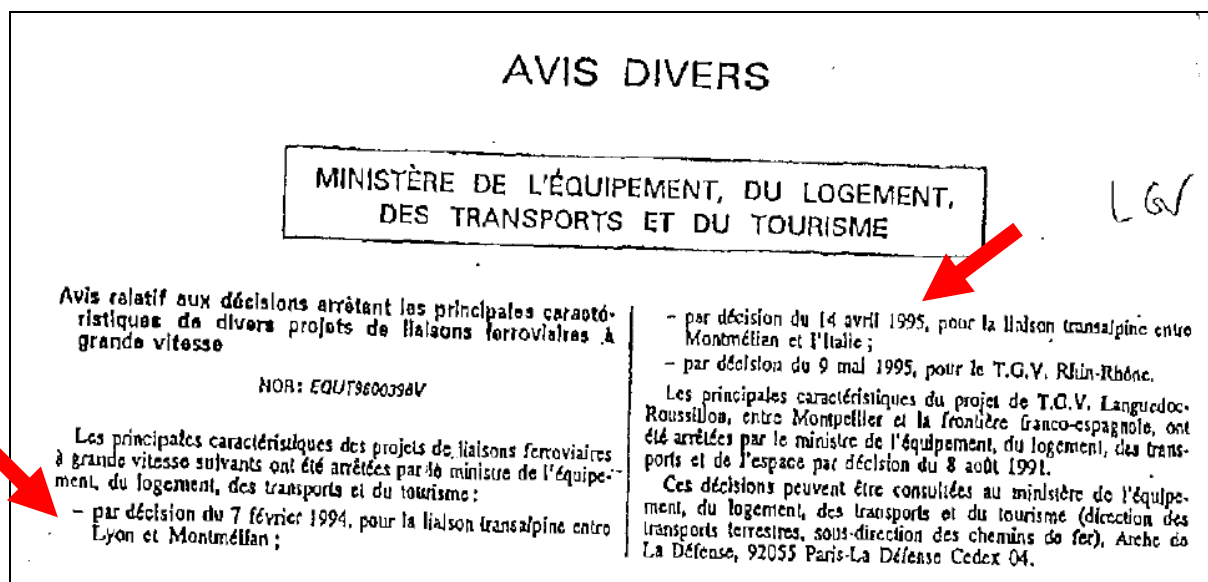
Les études s'appuieront notamment sur les éléments fournis par l'étude de faisabilité de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin réalisée par la SNCF et SOFRERAIL pour le compte de la Région Rhône-Alpes et des autres collectivités intéressées.

Elles intégreront les résultats des études réalisées en Suisse sur la pénétration dans Genève par le Sud, prendront en compte la compatibilité du projet avec celui de la liaison entre Mâcon et Genève et seront menées en cohérence avec les travaux du groupe de travail franco-suisse sur le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire à grande vitesse français, conduit du côté français par le Directeur des Transports Terrestres. A cette fin, celui-ci devra être informé de tout contact que vous auriez avec la Suisse sur ces questions.

218. RFF ne craint pas non plus d'éluder le fait que cette décision ministérielle du 14 avril 1995 est adressée au Préfet de Haute-Savoie, ce qui renforce bien évidemment l'argumentation des requérants sur les modifications substantielles du projet par la disparition de pans entiers du projet et par l'ajout de nouveautés également substantielles, d'une part, et d'autre part le fait que la Haute-Savoie est concernée par le projet alors que l'enquête publique n'a pas été réalisée sur son territoire ni la sollicitation pour avis des collectivités territoriales de Haute-Savoie.

- **En synthèse**

219. La publication au Journal officiel du 30 avril 1996 des décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995 indique sans discussion possible que la décision ministérielle fixant les principales caractéristiques de la section dite "Montmélian - Italie" est celle datée du 14 avril 1995 :



220. Il n'est dès lors pas contestable que seule cette décision ministérielle du 14 avril 1995 devrait fixer les principales caractéristiques de "la liaison transalpine entre Montmélian et l'Italie".

221. Il a été démontré que cette décision ministérielle n'a en rien décidé des principales caractéristiques de la section dite Montmélian - Italie.

B – Sur l'article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France

1/ En droit

222. L'article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France énonce : « (...) RFF **ne peut accepter** un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'Etat, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement (...) ».

2/ En fait

- **Analyse**

223. RFF tente de soutenir que les dispositions l'article 4 du décret n°97-444 visent « *uniquement à déterminer le montant de la participation de RFF dans le*

but d'assurer au minimum la neutralité financière du projet en cause pour l'établissement public », pour en conclure que cette disposition « n'a donc pas pour objet de déterminer l'acceptabilité par RFF d'un projet comme celui en cause dans la présente instance ».

224. RFF n'apporte pas la preuve que l'expression « **peut accepter** » inscrite dans l'article 4 du décret n°97-444 susvisé ne détermine pas une règle « **d'acceptabilité** ».
225. Par ailleurs, si l'article 4 du décret n°97-444 impose à RFF de déterminer le montant de [sa] participation, comme RFF le soutient dans son mémoire, il est évidemment impossible de la déterminer sans connaître le montant de la participation de l'Etat, des tiers, les modes de financements, les coûts d'exploitation et l'évaluation des recettes.
226. Les responsables de RFF, ont déclaré que les financements, les capacités contributives et niveaux de tarification concernant le projet 2012/2013 ne sont pas définis, ce qui a été confirmé publiquement par le Président de la commission intergouvernementale du Lyon-Turin, Monsieur Louis Besson. (Pièce produite N°11)
227. Ainsi, RFF a, **en acceptant** le projet 2012/2013 d'investissement sur le réseau ferré national, en le présentant à l'enquête publique en vue d'obtenir l'autorisation par le décret de 2013 contesté, méconnu une obligation majeure visant à limiter son endettement, point qui prend toute sa dimension lorsque l'on observe l'augmentation de sa dette, puisque cette dernière atteignait 34,5 milliards d'euros à fin 2013 soit une augmentation de 14,5 milliards depuis sa création en 1997. Le projet présenté à l'Etat par RFF, mis à enquête publique en 2012 et autorisé par le décret de 2013 contesté, méconnaît donc l'obligation imposée par le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France imposant à RFF ne pas s'engager dans un tel projet qui a une conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement.
228. RFF n'hésite pas à affirmer que la dette de RFF ne saurait être reprise par l'Etat (page 15, point 14, mémoire en réponse) :

Il l'est encore lorsqu'il entend lier la dette de RFF et celle de l'Etat. Or, RFF est un établissement public créé par la loi, qui à cette occasion a été doté d'un patrimoine propre, et à qui a été transférée la dette de la SNCF. En sorte que sa dette ne saurait être reprise par l'Etat.

Le moyen est, en second lieu, en toutes hypothèses mal fondé.

229. La lecture des débats parlementaires qui se sont tenus en 2014 contredit cette version de RFF. Ainsi le rapport au Sénat daté du 25 juin 2014, présenté au nom de la Commission des Finances, est explicite : (**Pièce 31**)

Enfin, environ un tiers de la dette de RFF est désormais considéré comme de la dette publique. En effet, avec l'entrée en vigueur du nouveau plan comptable européen², l'INSEE a constaté que « *RFF ne dégage pas un résultat d'exploitation suffisant pour faire face à ses obligations sans l'appui permanent de l'État.* Depuis sa création, l'équilibre financier de RFF repose donc sur des contributions publiques qui représentent une part importante, quoique minoritaire, de ses recettes. En base 2010, la dette de l'État est relevée d'un montant égal à une fraction de la dette de RFF. [...] Le surcroît de dette ainsi imputé à l'État, classé dans la catégorie des emprunts à long terme, s'élève à 10,8 milliards d'euros en 2010, 10,7 milliards d'euros en 2011 et 10,4 milliards d'euros en 2012 »³.

Page 31

Cette idée s'appuie notamment sur le fait que l'INSEE, le mois dernier, a requalifié un tiers de la dette de RFF, soit environ 10 milliards d'euros, en dette publique. Il s'agit donc de la fin d'un tabou et peut-être aussi d'une forme d'hypocrisie.

Page 46

230. Les allégations de RFF, dans son mémoire en réponse, doivent hélas être qualifiées de fantaisistes. Les dettes de RFF influent directement sur le déficit public et la dette publique, de sorte qu'il existe un lien de causalité entre la méconnaissance des dispositions légales et réglementaires par RFF et le niveau d'endettement de l'Etat.
 231. En indiquant plus loin « *que 90% des investissements seront publics* » (page 16, de son mémoire en réponse), RFF se contredit et confirme le lien direct entre son endettement, son activité, la dette publique et le déficit public.
 232. D'une manière plus générale, affirmer, comme tente de le faire RFF, qu'il serait possible de faire l'économie de l'analyse des modalités de financements et du bilan financier de l'opération pour l'effectuer « **ultérieurement** » est une pratique irresponsable et inacceptable au regard de la loi, et encore plus dans la période de tensions financières que connaît la France et l'Europe.
 233. La méconnaissance de la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire et du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France, conduit à l'annulation des actes contestés pris en méconnaissance de la règle intangible sur la maîtrise de l'endettement de RFF, ce qui entraîne la nullité du dossier d'enquête publique de 2012 et du décret de 2013 contesté, pour violation de l'article 4 du décret n°97-444 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France.
- **Un endettement ancien**
234. RFF, dans son mémoire en réponse (Page 5), décrit les conditions d'inscription du projet 2012/2013 au Schéma directeur national des LGV en 1991.
 235. A cette date déjà, en 1991, l'endettement de la SNCF devait faire l'objet d'un redressement. Il était ainsi indiqué (*Schéma directeur national des liaisons*

VI.4 - Enfin, la réalisation des T.G.V. devra tenir compte des contraintes de financement de la S.N.C.F. ainsi que des exigences de son équilibre d'exploitation.

L'Etat et la S.N.C.F. ont signé un contrat de plan couvrant la période 1990/1994 qui organise l'allègement d'une partie de l'endettement de la S.N.C.F.. La maîtrise de cet endettement est donc indispensable. L'article 23 du Contrat de Plan stipule ainsi que la S.N.C.F. doit atteindre un taux d'autofinancement de 34 % en 1994 et que ce taux ne saurait en aucun cas être inférieur à 20 % pour un exercice donné. Cet objectif est ambitieux. Compte tenu de l'importance du programme d'investissement déjà arrêté pour la période 1990/1994 (près de 100 MdsF), il marque la volonté de conforter le redressement financier de la S.N.C.F.

236. Pour mémoire l'endettement de RFF a atteint en 2013 plus de 34 milliards d'euros, démontrant que loin d'être finançable, le programme objet du décret du 23 août 2013 contesté ne l'est pas.

- **L'absence de réponse aux arguments des requérants**

237. RFF livre (Page 15-2, de son mémoire en réponse) une présentation erronée de l'argumentation des requérants : RFF allègue que le reproche porterait sur l'absence de mention dans le dossier d'enquête publique de « son coût d'exploitation, donc en méconnaissance de l'article 4 du décret n°97-444 ».
238. Tel n'est pas l'argumentation des requérants que l'on retrouve aux points 44 et suivants du mémoire introductif d'instance.
239. Les requérants expliquent leur analyse au point 61 de la requête introductive d'instance en indiquant : « RFF a fourni des « bilans économiques et socio-économiques du programme Lyon-Turin » (Enquête publique, pièce G p. 67 à 75) [...] qui ne renseignent en rien sur l'équilibre financier de cet investissement durant la période d'amortissement, contrairement à ce qu'exige le décret du 5 mai 1997. »
240. Ce qui est visé par les requérants n'est donc pas l'information portant sur le « coût d'exploitation » comme l'interprète RFF mais sur « **l'équilibre financier** » qui permet de respecter le pacte de stabilité budgétaire imposée pour limiter le surendettement des Etats.

C – Manquement aux règles d'accessibilité et d'intelligibilité

241. RFF soutient que les textes avancés par les requérants dans le mémoire introductif concernant les règles d'accessibilité et d'intelligibilité ne sont pas applicables en matière d'enquête publique.
242. Le courrier adressé par Monsieur IBANEZ, requérant, à la Commission d'enquête (**Pièce 34 mémoire introductif**), visant l'absence d'accessibilité au handicap visuel et la mobilité réduite, indique dès la première page :

I / Sur l'information du public.

I.a) Information sur l'enquête.

L'information du public a été réalisée en ce qui concerne la publicité de l'enquête, par voie d'affichage, de publication légale dans les journaux comme indiqué dans l'Arrêté Interpréfectoral du 30 novembre 2011.

Sauf démonstration contraire les personnes atteintes de déficience visuelle n'ont pu être informées de l'existence même de cette enquête comme l'ont été les personnes valides.

Cette situation viole les principes fondamentaux de l'égalité des droits des personnes en portant atteinte au droit d'information des personnes effectées de déficience.

La Loi N° 2005-102 du 11 février 2005 précise notamment:

243. Il convient d'ailleurs de souligner que des particuliers souffrant de handicap visuel sont bel et bien intervenus pour prendre connaissance des documents relatifs à l'enquête publique mais n'ont pu effectivement en prendre connaissance pour la raison que ces documents n'étaient accessibles qu'aux personnes voyantes.
244. La Commission d'enquête a été interpellée à ce sujet lors de l'enquête publique et s'est abstenue de tout commentaire. Bien au contraire, faisant fi de cette interpellation, elle n'a relevé aucun problème d'accessibilité en méconnaissance évidente de la réalité des faits et de ses propres constats.
245. La preuve de l'inaccessibilité de ces documents aux personnes mal ou non voyantes résulte de ces documents eux-mêmes. Leur production suffira à l'établir. Les requérants se trouvent dans l'impossibilité matérielle de réaliser cette production, à la différence de RFF qui les détient seule.

Il est par ailleurs constant, « depuis la célèbre affaire Barel (CE, ass., 28 mai 1954 : Rec. CE 1954, p. 308), [qu']il appartient au juge administratif d'exiger des parties, ou de celle d'entre elles qui lui paraît le mieux à même de répondre à sa demande, toutes informations et documents propres à asseoir sa conviction et à le mettre à même de se prononcer sur les moyens soulevés devant lui » (D. CHABANOL, J-Cl Justice Administrative, Fasc. 63, *Instruction, Différents moyen d'investigation*, n°2). Cette jurisprudence a connu de récents développements, permettant à la juridiction d'accéder au dossier au vu duquel une décision a été prise ou de rechercher les motifs d'une décision en exigeant de l'Administration qu'elle les révèle (Même réf., citant : CE, sect., 26 janv. 1968, *Sté Maison Génestal* : Rec. CE 1968, p. 62 ; CE, 12 févr. 2003, *Paugam* : JurisData n° 2003-065070 ; CE, 27 avr. 2011, n° 334396, *Assoc. pour une formation médicale indépendante* : JurisData n° 2011-007009 ; CE, 1er juin 2011, *Beddiah* ; CE, 29 oct. 2013, n° 346569, *Vidon* : JurisData n° 2013-024246).

Il convient également de relever qu'en l'absence de réponse pertinente à la demande de la juridiction, les allégations du requérant concernant la teneur du dossier détenu par l'Administration, sont tenues pour exactes, le juge tirant les conséquences de l'exactitude ainsi acquise (D. CHABANOL, préc., n°3).

Il y a donc lieu que le Conseil d'Etat fasse injonction à la société RFF d'avoir à produire les registres des observations de la Communes de LES MOLLETES, de celle de LAISSAUD, de celle de SAINTE-HELENE-DU-LAC. Faute pour cette dernière de déférer à l'injonction qui lui sera faite, le Conseil devra considérer, comme le soutiennent justement les requérants, que le dossier d'enquête publique n'était pas accessible aux personnes mal ou non voyantes lesquelles n'ont par suite pas pu en prendre utilement connaissance. La Haute juridiction devra en tirer les conséquences de droit qui s'imposent.

246. RFF combat ce moyen d'illégalité en prétendant que les requérant n'auraient pas d'intérêt à en exciper.

Un tel moyen de défense est inopérant. Il revient à amalgamer intérêt à agir et moyens d'illégalité soulevés au soutien de la requête. Dès lors que les requérants ont intérêt à agir en annulation de l'acte entrepris, ils ne doivent, en outre, exciper d'un intérêt à agir qui justifierait qu'ils puissent exciper d'un moyen d'illégalité plutôt qu'un autre. Les requérants étant recevables à poursuivre l'annulation des décisions entreprises, il leur est loisible de soulever tel moyen qui leur paraîtra utile au succès de leur prétention.

D – Illisibilité des hauteurs des voies ferrées

247. RFF (*Page 26 - Point 26*) reconnaît l'illisibilité des informations comme l'ont indiqué les requérants, en indiquant pour se défaire :

Ensuite, d'un point de vue technique, il est très difficile de trouver une échelle des cotations ou indications sur plans qui permettrait une lecture plus facile sans engendrer un doublement de volume du dossier.

Quoi qu'il en soit, il est incontestable que les hauteurs sont bien indiquées sur les profils en long, même si ces indications requièrent une lecture minutieuse.

248. RFF ne se réfugie pas derrière l'avis des commissaires d'enquêteurs, il est vrai silencieux dans leur rapport d'enquête commun, bien qu'interpellés par écrit, précisément par Monsieur IBANEZ dans son courrier du 19 mars 2012. (**Pièce 34 mémoire introductif**)

249. Les déclarations de deux commissaires enquêteurs lors de leur rencontre avec le public dans la commune de Les Mollettes sont explicites : le premier (**Pièce 33**) « *Je n'arrive pas à les lire, ... mais je n'en ai pas besoin spécialement, ... on s'éloigne de l'utilité publique...* » (Vidéo produite début de la vidéo *vidéocommissaire_enqueteur_illisible.mp4*), le second commissaire est plus radical et clair à propos du plan (**Pièce 34**) : « *Y'en a un mais ce qu'il y a c'est qu'on ne peut pas lire les chiffres de hauteur, j'ai déjà regardé...* » (5'34" *vidéocommissaire_enqueteur_illisible2.mp4*).

250. Les deux vidéos sont versées aux débats. Elles jettent le doute sur le sérieux du rapport de la commission d'enquête qui le sachant (vidéos produites), ayant été alertée, n'a pas jugé utile de reprendre ces remarques dans son rapport.
251. Ainsi, les documents n'étaient pas lisibles. RFF n'a pas rempli son obligation d'accessibilité du public à l'information, ce qui conduit au rejet de son argumentation et à la démonstration de l'insuffisance du dossier d'enquête publique.
252. Cette illisibilité a conduit les Conseils municipaux à formuler des avis défavorables sur la mise en conformité des documents d'urbanismes au motif qu'en donnant un avis favorable mais en ignorant les hauteurs des constructions projetées, les communes perdraient leurs prérogatives en matière d'urbanisme sans possibilité de recours.
253. Toutefois RFF ose pouvoir s'abriter derrière les « *réunions d'examen conjoint des MECDU* » pour conclure que chacune des communes *"a pu avoir une pleine et entière connaissance des dossier la concernant"*. A l'appui de cette déclaration RFF ne rapporte aucune preuve. Or, les documents fournis préalablement à l'enquête, auxquels se réfèrent RFF, ne permettaient de distinguer l'ampleur du projet et ses conséquences. Les requérants ont fourni les preuves pour la commune de Détrier que RFF conteste au point 27 de son mémoire. Ce qui a été fourni à la Mairie de Détrier induisait les élus en erreur pour avoir masqué sept kilomètres de galerie d'accès de secours (***Requête introductive d'instance, points 224 et suivants et rapport d'enquête, p. 126***)

Commentaires de la Commission d'enquête

Sur la commune sont prévues une descenderie d'accès au tunnel de Belledonne et une base travaux.

254. RFF n'a pas permis au public ni aux communes d'apprécier les impacts de son projet, manquant à l'obligation d'information loyale du public. Le dossier d'enquête public n'a pas permis par sa forme, son accessibilité, un accès égal pour chaque citoyen. Au surplus, par les illisibilités reconnues par les commissaires enquêteurs, le public comme les communes appelées à délibérer n'ont pu accéder à des informations essentielles, ce qui a d'ailleurs conduit les commissaires enquêteurs à des erreurs d'appréciation des impacts.

E – Manquements des commissaires enquêteurs

1/ Le droit applicable

RFF (Page 28, point 28), reprend des extraits de ce qui est présenté comme une jurisprudence du Conseil d'Etat, sans toutefois en donner les références. En l'absence, cette déclaration sera rejetée au motif que les requérants n'ont pas accès à l'ensemble du document pour pouvoir le discuter voire le contredire.

255. Le conflit d'intérêt est la porte ouverte à la corruption et à la prise illégale d'intérêt réprimés par le Code Pénal, et l'argumentation développée par RFF ne peut qu'inquiéter les requérants qui ont rapporté les preuves de chaque irrégularité découverte.
256. Les commissaires enquêteurs sont chargés d'une mission de service public, et comme l'a rappelé le Conseil d'Etat, le doute ne doit pas exister sur leur impartialité ou leur indépendance, un simple intérêt moral étant suffisant. Pour la prise illégale d'intérêt (Code pénal, article 432-12), l'intérêt peut être direct ou indirect, matériel ou moral.
257. La rémunération par RFF et le nombre d'enquêtes publiques à son initiative peuvent représenter un intérêt pécuniaire pour un commissaire enquêteur.

2/ L'application du droit

258. L'attribution de terrain à une association dirigée par un commissaire enquêteur constitue un intérêt moral et matériel, et lorsque ce terrain se trouve situé dans le fuseau et dans l'emprise du projet Lyon-Turin au Lieudit Le Mas des Essarts à LAISSAUD, le lien avec l'opération pour laquelle le commissaire enquêteur a été chargé d'une mission de service public est établi.
259. Lorsque ce même commissaire enquêteur fait prendre une délibération au Conseil d'Administration de l'association bénéficiaire qu'il préside (Conservatoire des Espaces Naturel Savoie ex CPNS) aux fins de se voir attribuer à l'euro symbolique le terrain dans l'emprise du projet Lyon-Turin, alors qu'il est toujours commissaire enquêteur, l'intérêt, ne serait-ce que moral, est établi.
260. RFF entend vainement s'abriter derrière la collégialité pour couvrir de telles pratiques, car c'est la prime à l'opacité. De plus, les conclusions de la commission d'enquête n'ont pas fait l'objet d'un vote unanime, puisque le rapport vise *un avis favorable* « à la majorité de ses membres » :

La Commission d'enquête publique émet à la majorité de ses membres un **avis favorable** à la Déclaration d'Utilité Publique du Projet de liaison ferroviaire GRENAY - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, cet avis étant assorti de **trois (3) réserves** ^a et de **vingt deux (22) recommandations** ^b, formulées en vue d'en réduire les effets négatifs et d'améliorer son insertion dans l'environnement naturel et humain.

261. Dans ces conditions, la collégialité invoquée par RFF est en toute hypothèse inopérante, puisque l'impartialité d'un seul membre permettait de faire la majorité. En outre, il ne s'agit pas d'évaluer l'incidence de la transgression de la règle puisqu'elle est interdite.

• Monsieur Philippe Gamen

262. Loin d'avoir eu simplement des intérêts indirects, Monsieur Philippe Gamen pour lequel de nombreux faits ont été rapportés dans le mémoire introductif d'instance est bien le fils d'un habitant de la commune de Chapareillan.

263. Le père de Monsieur Philippe Gamen est propriétaire de son logement de sorte que Monsieur Philippe Gamen a un intérêt direct ne serait-ce que du point de vue successoral. Ces faits sont reconnus par l'intéressé de sorte que le conditionnel utilisé par RFF est superfétatoire.
264. Le dossier d'enquête publique préparé par RFF souligne cette confusion des genres :

En phase travaux et dans certains sites sensibles, des barrières basses et fixes seront disposées en limite du chantier de façon à éviter l'intrusion d'espèces pionnières (Alyte accoucheur, Pélodyte ponctué, Crapaud calamite) et engendrer alors un risque d'écrasement.  <i>Barrière permanente unidirectionnelle permettant aux amphibiens de sortir (plan incliné) mais pas de rentrer dans la zone chantier. Source Herpetosure, 2009</i> • Mesures compensatoires et d'accompagnement Malgré les mesures de suppression et de réduction prévues, si l'impact résiduel est significatif, des mesures compensatoires seront donc mises en œuvre. Ces mesures compensatoires peuvent être de différente nature : - Acquisition d'espaces naturels d'intérêt patrimonial et rétrocession des terrains à un organisme conservatoire (Conservatoire Régional des Espaces	Naturels – CREN Rhône-Alpes, Conservatoire du patrimoine naturel de Savoie, Conservatoire des espaces naturels de l'Isère - AVENIR par ex) avec prise en charge des mesures de restauration et de gestion conservatoire. Une convention-cadre définira les engagements entre le maître d'ouvrage et l'organisme gestionnaire : - Création de milieux de substitution : ce type de mesure n'est envisageable que pour des milieux pionniers relativement faciles à reconstituer (cas des mares par exemple) ; - Transplantation d'habitats naturels ou d'espèces d'intérêt patrimonial. La mise en œuvre de cette mesure est généralement délicate et son efficacité est souvent aléatoire. Une analyse de la faisabilité technique et scientifique sera réalisée afin de s'assurer de la pertinence de cette mesure. Pour les espèces protégées, une demande de dérogation aux interdictions de déplacement prévue dans la loi du 5 janvier 2006 (Code de l'environnement, art. L. 411.2) et l'arrêté du 19 février 2007, sera demandée. Cette dérogation ne pourra être accordée qu'à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle, et ce pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique ; - Création de site artificiel de reproduction (ou de nidification) : pose de nichoirs à oiseaux, de gîtes ou de nichoirs artificiels à chauves-souris (notamment au niveau des piles de viaducs ou de ponts)... D'autres aménagements en faveur des chauves-souris sont également envisageables au niveau des ouvrages
---	--

265. Ce document est un extrait du dossier numérique d'enquête public du Lyon-Turin, (**Pièce E > Etude d'impact E6 volume 1**) vise explicitement le Conservatoire des Espaces Naturels Savoie. RFF ayant expliqué qu'il s'est tenu des réunions de préparation de l'enquête publique, **il est certain que des échanges ont eu lieu entre RFF et le « Conservatoire des espaces naturels Savoie »** dans le cadre des études et de la définition des « mesures compensatoires et d'accompagnement » comme le rapporte le rapport des commissaires enquêteurs.
266. Les mesures compensatoires constituent un enjeu majeur dans les enquêtes publiques. Les commissaires enquêteurs sont par conséquent en prise directe avec les Conservatoires des Espaces Naturels, comme le sont les maîtres d'ouvrages.
267. Cela conduit les requérants à conclure à la nullité de l'enquête publique compte tenu du rôle majeur et des liens obligatoirement directs que le commissaire enquêteur, Monsieur Philippe Gamen, entretient dès avant l'enquête publique avec le maître d'ouvrage en sa qualité de président du CPNS/CENS cité dans le document d'enquête publique et le rapport des commissaires enquêteurs déjà produit (**Pièce 26 mémoire introductif**).
268. RFF feint de minimiser la gravité de cette situation. Les requérants ont qualifié de douteuse l'attitude des représentants de RFF, lors des réunions publiques

et compte tenu de leur absence de transparence sur les liens existants entre les différentes enquêtes publiques (CFAL Nord, DTA...) et les commissaires enquêteurs, notamment, Messieurs Pierre-Yves Fafournoux, Gérard Blondel et Philippe Gamen.

269. Les requérants rapportent la preuve flagrante qu'il ne s'agit plus là d'une attitude douteuse, mais qu'elle peut légitimement être qualifiée de **suspecte**. RFF ne pourra pas contester le fait que dans le cadre de la préparation de l'enquête publique, ont été organisées de nombreuses réunions de travail préparatoires et sans aucun doute avec le Conservatoire des Espaces Naturels Savoie (CENS, précédemment appelés Conservatoire du Patrimoine Naturel de Savoie, CPNS).
270. RFF ne pourra pas contester, non plus, qu'elle connaît parfaitement le président du CPNS/CENS, Monsieur Philippe Gamen. Dès lors, et pour l'avoir rencontré avant l'enquête publique dans le cadre de la préparation de son dossier, puis s'engageant à lui transmettre la gestion des mesures compensatoires pour le département de la Savoie, RFF a gravement méconnu l'ensemble des textes sur l'impartialité et l'indépendance des commissaires enquêteurs.
271. De son côté, Monsieur Philippe Gamen ne pouvait ignorer les préparations communes du dossier d'enquête publique avec RFF par la structure qu'il préside. Il n'ignorait pas l'intérêt direct du CPNS/CENS pour le futur du dossier, dans le cadre de la gestion des mesures compensatoires.
272. Par ailleurs, il n'est pas crédible que le président de la commission d'enquête, qui a travaillé avec Monsieur Philippe Gamen dans le cadre de l'enquête publique DTA Alpes du Nord n'ait pas eu connaissance des fonctions de Monsieur Philippe Gamen comme président au sein du CENS, ce d'autant que le Président de la commission d'enquête a pour activité professionnelle l'hydrologie comme le montre ses études pour le cabinet CEDRAT qui est intervenu dans le dossier de la transalpine Lyon-Turin, le tout ayant été reconnu par Monsieur Fafournoux.
273. L'ensemble des commissaires enquêteurs savaient que le problème des mesures compensatoires constitue un des points majeur de l'enquête publique, soulevé par la Chambre d'agriculture notamment, et que dans ces conditions le rôle du CPNS/CENS et donc de Monsieur Philippe Gamen était central. Il ne peuvent raisonnablement prétendre ignorer que des réunions se sont tenues avec le Conservatoire des Espaces Naturels Savoie préalablement à l'enquête publique, compte tenu de leur formation et de leur grande pratique. L'absence de réaction à cette situation de conflit d'intérêts évidente, outre toute autre qualification qui pourrait être retenue, est probatoire.
274. Enfin, ni RFF, ni Monsieur Philippe GAMEN ne pourront nier que la filiale de RFF Lyon-Turin Ferroviaire qui intervient sur le programme Lyon-Turin est partenaire du CPNS/CENS comme cela apparaît sur le site Internet du CENS, et que ces relations avec le CPNS/CENS sont antérieures à l'enquête publique.
275. Monsieur Philippe Gamen a une activité militante au niveau politique. De nombreux documents en ce sens ont été apportés dans le mémoire

introductif d'instance par les requérants. Des hommes politiques sont intervenus au cours de l'enquête publique ce qui est parfaitement normal, mais tout le problème est que Monsieur Philippe Gamen est un militant politique actif ayant des liens étroits avec ceux-ci :

ÉLECTIONS CANTONALES En meeting vendredi

L'UPS donne le ton de la campagne



300 personnes ont assisté au lancement de la campagne de l'UPS vendredi soir à Saint-Pierre d'Albigny. Photo Alain MORANDINA

CHAMBERY

À tout seigneur, tout honneur. La majorité départementale a donné, vendredi soir, le véritable coup d'envoi de la campagne pour les élections cantonales des 20 et 27 mars. Lors d'un meeting

vre ensemble, épanouissement personnel, développement des territoires et emploi, projets communs avec la Haute-Savoie, telles sont les cinq priorités affichées par Hervé Gaymard. Dans ces projets figurent le développement des transports collectifs,

Le principal danger du scrutin sera l'abstention selon Hervé Gaymard

Pour l'occasion, les ténors de l'UMP en Savoie étaient au premier rang : le député européen Michel Dantin, les députés Michel Bouvard et Dominique Dord, le sénateur Jean-Pierre Vial. Ancien conseiller général de Yenne avant de présider aux destinées du Crédit Agricole, René Carron était lui aussi présent.

276. Monsieur Philippe Gamen était candidat de ce parti politique pour les élections cantonales du mois de mars 2011 : **(Pièce 35)**
277. Le parti politique (UPS) dont est membre Monsieur Philippe Gamen supporte le projet Lyon Turin. Dès le début de la mandature au Conseil Général en mars 2011, les amis politiques de Monsieur Gamen avaient pris fait et cause pour le Lyon-Turin comme le montre l'intervention de Monsieur Jean-Pierre Vial, le 30 mars 2011 :

9h33

Jean-Pierre Vial prend la parole pour défendre le bilan du Conseil général de la Savoie, qu'il présida jusqu'en 2008. Mais, le conseiller général de La Motte-Servolex (UMP) annonce en préambule qu'il ne sera pas candidat à la présidence.

Il ne partage pas l'analyse de Thierry Repentin sur la réforme territoriale de 2014 et la disparition de certains canton.

Sur le TGV Lyon Turin, il évoque 2011 comme une "année de vérité". Il souhaite que dossier passe "du projet politique à la réalité politique" et souhaite un vrai débat. En matière d'économie, il rappelle la réussite de l'Ines, inscrit dans le sillon alpin, qui doit devenir une réalité.

En fin de propos, il lance une perche à "l'alliance centriste de notre ami Lionel Mithieux".

278. Au cours de l'enquête publique, les amis politiques de Monsieur Philippe Gamen sont intervenus auprès de la commission d'enquête lors des réunions publiques comme celle organisée à Chambéry le 13 mars 2012 (compte rendu de la réunion publique Page 6/7) :

25. Intervention de Monsieur Michel DANTIN , député européen

La baisse du trafic de fret ferroviaire est une réalité, comme celle du fret poids lourds. La coordination entre les opérateurs ferroviaires européens est à améliorer. La première décision a été de standardiser les procédures. La taxe sur les poids lourds entrera en application en 2013. L'Italie achète pour 57 milliards d'euros en France, qui elle achète 52 milliards à l'Italie.
« Je suis bien conscient des impacts que ce projet va générer. J'ai voté la délibération de CHAMBERY Métropole. Pour la Commission d'enquête, il est impératif d'avoir des engagements fermes sur la réalisation des deux phases ... ».

279. Le rapport d'enquête public montre que Messieurs Bouvard, Dantin et Vial sont intervenus, au cours de l'enquête publique y compris lors de rencontres avec les commissaires enquêteurs : Michel Bouvard : page 71; Jean-Pierre Vial : page 39, page 72; Monsieur Michel Dantin : page 39, page 71. **(Pièce mémoire introductif 26 - Rapport de la commission d'enquête).**
280. Monsieur Philippe Gamen avait voyagé à Bruxelles à l'invitation du député européen Michel Dantin et du Commissaire européen Michel Barnier, tous deux partisans convaincus. Le compte rendu fait par la presse étant révélateur sur le sujet central de ce voyage : le Lyon-Turin.
281. Monsieur Philippe Gamen ne pouvait ignorer la participation de ses amis politiques de l'UPS et leurs interventions, celles-ci étant reprises dans le rapport des commissaires enquêteurs.
282. En sa qualité de Maire de la commune du NOYER en Savoie, Monsieur Philippe Gamen a nécessairement des contacts avec le Conseil Général et ses amis politiques.
283. Le parti politique Union Pour la Savoie (UPS) est d'ailleurs intervenu au cours de l'enquête publique dans le magazine du Conseil Général du mois de février 2012 dans une tribune du groupe UPS consacré au Lyon-Turin : **(Pièce 36)**



PLACE PUBLIQUE
VOS ÉLUS S'EXPRIMENT

GROUPE UNION POUR LA SAVOIE

Depuis l'automne 2011, le projet de liaison transalpine Lyon-Turin a connu des avancées significatives.

La première a eu lieu le 27 septembre dernier avec l'accord conclu entre les Ministères français et italien des transports sur la clef de répartition du financement du tunnel de base.

Cet accord, finalisé à Rome entre les deux pays le 20 décembre 2011, prévoit le percement d'un tunnel international de 57 km de long et la construction des gares de Suse et de Saint-Jean-de-Maurienne.

Ces aménagements devraient débuter en 2013, s'étaler sur une dizaine d'années et représenter plus de 8 milliards d'euros dont plus de 2 milliards d'euros alloués sur les fonds européens.

Ce dossier est actuellement en train de connaître une phase de concertation

avec la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par les aménagements ainsi que sur la déclaration d'utilité publique du projet.

Ainsi, du 16 janvier au 5 mars 2012, citoyens, représentants d'associations ou collectivités peuvent faire part de leurs observations.

Nous rappelons l'intérêt pour notre département de voir aboutir dans son ambition européenne d'origine et conformément au Grenelle de l'Environnement la réalisation d'une infrastructure de grande capacité permettant à terme de libérer les bords du Lac du Bourget et des agglomérations Aix-les-Bains et Chambéry du trafic fret et de reporter massivement les marchandises de la route vers le rail.

284. De telle sorte que ce commissaire enquêteur ne peut se déclarer ni impartial, ni indépendant.

285. RFF soutient le contraire, mais ses relations avec lui compte tenu des ses fonctions au CPNS/CENS ne permettent pas non plus à RFF de déclarer sa propre faute. En fait, ont été méconnues les règles nationales et européennes sur les conflits d'intérêts et les mesures de prévention en matière de corruption et autres infractions dont l'origine se trouve dans la méconnaissance de ces règles.

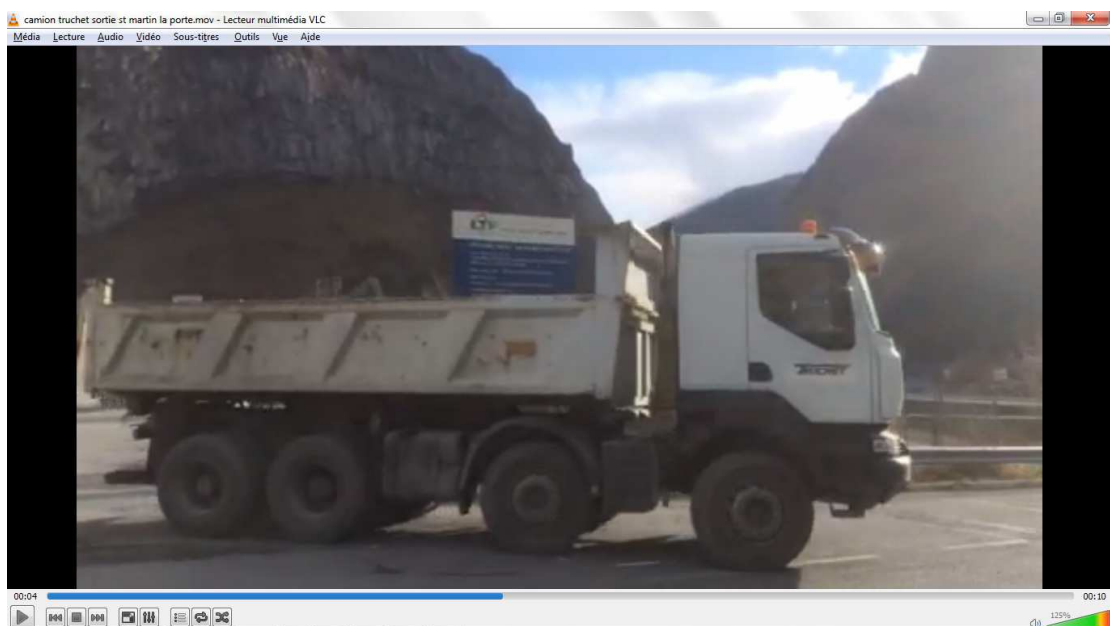
- **M. Guy Truchet**

286. Monsieur Guy Truchet a un frère, dirigeant de la société Truchet TP qui est intervenu dans l'enquête publique, créant de ce fait une situation de conflit d'intérêt pour son frère commissaire enquêteur sur ce dossier.

287. L'intervention de la société Truchet TP lors de l'enquête publique est parfaitement régulière. Ce qui est reproché était le maintien de Monsieur Guy Truchet en sa qualité de commissaire enquêteur alors qu'un intérêt même indirect apparaissait du seul fait du lien de fratrie.

288. RFF est actionnaire de la société Lyon Turin Ferroviaire à hauteur de 50%. Sa filiale intervient dans le cadre de travaux de construction du tunnel international Lyon-Turin. RFF connaît parfaitement cette société puisque son président au moment des faits s'appelait Hubert du Mesnil, qui est désormais Président de Lyon Turin Ferroviaire.

289. Lors d'une récente visite au chantier de Saint Martin de la Porte dont le maître d'ouvrage est Lyon Turin Ferroviaire, les requérants ont pu observer que la société Truchet TP intervient sur le chantier :

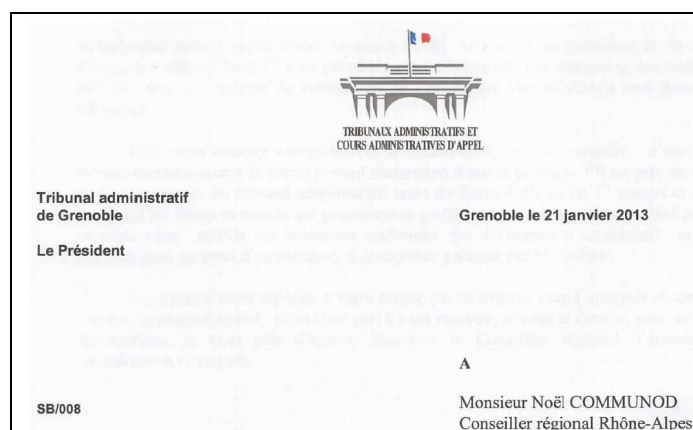


290. La vidéo tournée est d'ailleurs produite par les requérants. **(Pièce 37)**

291. RFF, actionnaire de Lyon Turin Ferroviaire, ne pourra contester qu'il existe un lien direct entre son projet et la société LTF SAS. Elle ne contestera pas non plus son lien capitalistique.
292. Monsieur Guy Truchet a reconnu son lien familial de fratrie avec le dirigeant de la société Truchet TP révélé par la presse. Monsieur Guy Truchet devait donc se déporter du fait de l'offre de son frère et de l'invitation de la commission d'enquête dans laquelle il avait été désigné.
293. Il est de plus établi que la société Truchet TP a un intérêt direct sur les chantiers Lyon Turin Ferroviaire, dépendants de la filiale de RFF et complémentaire au projet Lyon-Turin, ce qui ne fait que renforcer la situation de conflit d'intérêt qui a pourtant été méconnue par le commissaire enquêteur, le président de la commission d'enquête et l'ensemble des membres de la commission.

- **La défense de RFF**

294. RFF tente de minimiser les échanges entre des commissaires enquêteurs, le Tribunal Administratif et le préfet en indiquant "*la reproduction d'un article de presse ne saurait suffire à en établir la réalité*". Le requérants fournissent donc la copie de la lettre que leur a adressé le président du Tribunal Administratif de Grenoble le 21 janvier 2013 ; RFF hésitera probablement à en contester la teneur qui se réfère au courrier électronique produit. **(Pièce 38)**



Je tiens dès lors à vous apporter les précisions suivantes :

S'agissant de l'appréciation objective portée sur la qualité du travail fourni par la commission d'enquête, présidée par M. Fafournoux, je ne peux que m'associer aux propos qui sont prêtés à M. Dufour, vice-président au tribunal. M. Fafournoux, auquel de nombreuses enquêtes ont été confiées, est réputé pour la qualité de son travail et son sérieux. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il avait été désigné comme président de la commission chargée de cette importante enquête.

S'agissant ensuite des appréciations plus subjectives qui sont portées dans ce courriel, qui aurait dû rester privé, par M. Dufour, notamment quant à l'action des opposants au projet de liaison Lyon-Turin, je ne peux que lui laisser l'entière responsabilité de propos purement privés, qu'il exprime à titre personnel pour rassurer un commissaire-enquêteur, collaborateur du tribunal, qui s'estimait injustement mis en cause, et qui ne sauraient dès lors en aucune façon engager le tribunal.

295. Ainsi la pièce produite ne pourra être rejetée, il sera toutefois observé que la correspondance entre le vice-président et le commissaire enquêteur n'aurait pas dû rester privée. Elle ne devait pas exister ! De même que rien ne justifie que des entretiens entre la préfecture et le Tribunal aient pu avoir lieu hors tout cadre judiciaire, de même enfin que la rencontre entre le vice-président et Monsieur Guy Truchet ne peut être justifiée, hors cadre légal.
296. En conclusion, si l'on comprend bien la démonstration de RFF, aucun des griefs reprochés à certains membres de la commission d'enquête n'est recevable. Le raisonnement de RFF se fondant sur le fait que la collégialité "protège" des effets des conflits d'intérêts des uns et des autres commissaires.
297. A l'inverse, RFF ne développe pas de théorie sur la collégialité des conflits d'intérêts et leur incidence sur le reste de la commission. Ce "raisonnement" n'a pour but que de masquer la triste réalité et les conditions litigieuses dans lesquelles cette enquête publique s'est déroulée.
298. Le conflit d'intérêts ne peut exister, RFF le sait mais se trouve dans cette affaire mêlé, pour avoir dissimulé au public, les informations en sa possession, pour avoir dissimulé les rapports, préalables à l'enquête publique, avec certains des commissaires enquêteurs.
299. Les requérants ont parfaitement prouvé les circonstances des conflits d'intérêts reprochés **aux quatre commissaires enquêteurs** et non trois comme l'indique à tort RFF. Il s'agit de Messieurs Pierre-Yves Fafournoux, Guy Truchet, Gérard Blondel et Philippe Gamen.
300. Que les requérants aient pu collecter une telle masse d'information prouvant les situations de conflits d'intérêts ne peut que laisser dubitatifs sur les conditions de désignation de la commission, qui plus est à l'initiative de son président Pierre-Yves Fafournoux.
301. Les requérants maintiennent la totalité de leur argumentation et rejettent en bloc les réponses de RFF et son approche très personnelle, de la notion de conflit d'intérêts qui serait couvert par la collégialité.

F - Sur l'absence de constitution des commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier

302. La société RFF répond aux moyens d'illégalité tirés de la violation de l'article R. 123-31 du code rural et de la pêche maritime, en en proposant une interprétation nouvelle. Selon cette société en effet que la formule "au plus tard" doit être comprise comme "dans un délai raisonnable" (Mémoire RFF, p. 41). Rien ne permet d'étayer cette thèse.
303. Les requérants prétendent quant à eux, en l'absence d'autre démonstration, que le délai est de rigueur et ne pouvait intervenir en l'espèce après le 30 novembre 2011 date de l'arrêté interpréfectoral d'ouverture de l'enquête publique.

304. C'est donc tardivement que RFF a saisi les Conseils Généraux, et encore plus tardivement que les Conseils Généraux ont délibéré, et c'est dans un délai encore plus tardif que le Président du Conseil Général de Savoie a invité les communes à désigner les membres des commissions : **(Pièce 39)**

4 – COMMISSION AMENAGEMENT FONCIER

Monsieur le Maire fait connaître que par lettre du 20 juin 2012, Monsieur le Président du Conseil Général de la Savoie, l'a invité à faire procéder par le Conseil Municipal, à l'élection des propriétaires appelés à siéger au sein de la commission intercommunale d'aménagement foncier. L'avis invitant les candidats à se faire connaître a été affiché en Mairie le 20 juin 2012, soit plus de 15 jours avant ce jour et a été inséré dans le journal DAUPHINE LIBERE du 20 juin 2012.

Extrait du procès verbal de réunion du conseil municipal de LES MOLLETTES du 6 juillet 2012

305. A ce jour la commission intercommunale d'aménagement foncier ne s'est pas réunie ; Monsieur Daniel Ibanez requérant à la présente instance étant membre titulaire élu à l'unanimité en compagnie de Monsieur Fernand Piaget, en atteste.

306. Dès lors, il n'est pas contestable que les dispositions de l'article R.123-31 ont été méconnues et que les délais imposés par le texte n'ont pas été respectés. L'argumentation de RFF sera rejetée.

307. RFF veut installer la confusion en indiquant que la « Commission de concertation interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles impactées », dans l'esprit des requérants, aurait aussi vocation à traiter de l'aménagement foncier.

308. C'est précisément tout le contraire qui est exposé dans le mémoire introductif.

309. La « Commission de concertation interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles impactées par la réalisation de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin », a été demandée par la Commission d'Enquête le 02 juillet 2012 (même si son installation a précédé le rendu de la Commission d'Enquête, puisqu'elle est intervenue le 15 juin 2012).

310. Cette commission, avec plusieurs autres dites : « Commissions Territoriales de Concertation et de Suivi » (qui ont également été demandées par la Commission d'Enquête ce même 02 juillet 2012, et qui n'ont pas encore, à notre connaissance, été installées), n'était pas (et n'est d'ailleurs toujours pas) prévue par des dispositions législatives, réglementaires et/ou jurisprudentielles en vigueur.

311. En conséquence, ses conclusions, recommandations, etc, ..., n'engagent qu'elle même, et surtout pas des personnes physiques (propriétaires fonciers, exploitants agricoles,) ou des personnes morales (associations, GAEC,) qui n'en feraient pas partie ou qui n'auraient pas été invitées à en faire partie.

312. L'autorité expropriante pourra se prévaloir de ses conclusions, recommandations, etc..., mais « à ses risques et périls ».

313. Les commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier, elles, ont une existence légale, et ce bien avant le 02 juillet 2012, puisqu'il s'agit d'une création de l'Etat Français du 09 mars 1941, validée par une Ordonnance à la Libération (1945).
314. Elles disposent de prérogatives « exorbitantes » du droit commun, puisqu'elles ont la possibilité, sous le contrôle des juridictions administratives (Loi du 28 pluviôse an VIII), de modifier l'emplacement des propriétés foncières, même contre l'avis de leurs propriétaires.
315. Parmi les dispositions réglementaires en vigueur concernant ces commissions, il y a l'article R.123-31 du code rural et de la pêche maritime, tel qu'issu pour le présent projet du III de l'article 17 du décret n°2006-394 du 30 mars 2006 relatif aux procédures d'aménagement foncier rural, décret intervenu en application de la Loi n° 2005-157 du 23 février 2005 dite du développement des territoires ruraux.
316. A notre connaissance, l'application de ce décret n'a pas donné lieu à jurisprudence.
317. Toutefois il a été suivi par une circulaire d'application, interministérielle, Ecologie, Agriculture et Culture du 18 novembre 2006 codifiée NOR.DEVo827443C.
318. Que ce soit dans le décret ou dans sa circulaire d'application, il n'y a pas la moindre ambiguïté quant à la date de création des commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier.
319. En français commun, « au plus tard » n'a jamais voulu dire « au plus tôt ».
320. Notons que ce qui est préconisé par la circulaire interministérielle citée, du point de vue constitution du dossier d'enquête, correspond aux dispositions ultérieures (mais seulement applicables au 1^{er} juillet 2012) de l'article R.123-8 du code de l'environnement, tel qu'il est issu du décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.
321. D'ailleurs, la circulaire interministérielle, susvisée, préconise pour un projet normal (ce qui n'est pas le cas présentement puisqu'au surplus il a été déclaré urgent), un délai de 38 mois entre la date de l'ouverture de l'enquête publique et la date de l'arrêté du président du conseil général ordonnant le début de l'opération d'aménagement agricole et forestier (donc mars 2015 au plus tard pour cette dernière décision).
322. Un début de commencement de constitution des commissions locales d'aménagement foncier à bien été mis en œuvre, par exemple sur la Commune de Les Mollettes, mais tardivement par rapport au début de l'enquête publique de DUP (lettres de saisine des Présidents des Conseils Généraux par RFF du 09 décembre 2011, lettres de saisine des Maires par les Présidents des Conseils Généraux courant 2012 -20 juin 2012 pour Les Mollettes-).

323. Depuis ces lettres de saisines de début 2012, les commissions communales ou intercommunales d'aménagement foncier, dont celle de Les Mollettes, n'ont pas encore été réunies, sans la moindre explication, ni de la part de RFF, ni de la part du Président du Conseil Général, ni de la part du Préfet de la Savoie (ce qui est de surcroît incompréhensible pour ce dernier, puisque c'est lui, Préfet de la Savoie, qui a diligenté l'enquête publique de DUP du projet contesté).
324. Si tel avait été le cas, le débat de sémantique élevé par RFF entre ce qui est « plus tôt que tard » ou ce qui est « plus tard que tôt », aurait pu être évité.
325. **Au vu de toutes ces considérations, il n'est pas contestable que, pour cette décision de DUP contestée, les dispositions de l'article R.123-31 du code rural et de la pêche maritime ont été méconnues et que les délais imposés par ce texte n'ont pas été respectés.**
326. L'argumentation de RFF devra donc être rejetée.
327. La Commission d'Enquête s'est beaucoup préoccupée de ce qui n'était pas prévu par les textes, mais aussi pas suffisamment de ce qui l'est.
328. Notamment de l'avis requis de la Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles, obligatoire pour la présente enquête, par l'application du 2° de l'article L.111-1-2 du code de l'urbanisme tel qu'issu de la loi n°2010-874 du 27 juillet dite de modernisation de l'agriculture et de la pêche.
329. Or, les dispositions de l'article L.111-1-2 du code de l'urbanisme, qui s'appliquent uniformément sur l'ensemble du territoire national, sont « **d'ordre public** ».
330. Il n'est pas possible d'y déroger par la voie conventionnelle, et elles peuvent être soulevées par n'importe quelle partie à tout moment de la procédure.
331. La Haute Assemblée, de part les prérogatives qu'elle détient du code de justice administrative, peut faire de même.
332. En conséquence, quelle que soit la partie la plus diligente, dans le cas présent nous requérants, la décision de DUP incriminée doit être annulée pour absence de mise en œuvre de cette formalité substantielle.

G - Sur l'insuffisance de l'étude d'impact et environnementale. (Page 42)

333. RFF reconnaît avoir transmis "une version en cours d'élaboration" du dossier à l'Autorité Environnementale dans le cadre de son obligation légale et des dispositions de l'article L.122-1 du code de l'environnement. Mieux encore, RFF reconnaît que la "version provisoire présentait encore des incohérences avec l'étude d'impact".

334. Toutefois, RFF omet de rappeler son entière obligation au titre des dispositions de l'article L.122-1 du Code de l'environnement et notamment :

« II. – Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement de préciser les autres projets du programme, dans le cadre des dispositions de l'article L. 122-1-2. »

335. Il n'est pas contestable que le dossier soumis à enquête publique s'inscrit dans un programme comme l'a indiqué RFF dans son mémoire à la page 3 :

Le programme Lyon-Turin comprend plusieurs opérations fonctionnelles :

- Est-lyonnais : Parties nord et sud du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), et terminal d'autoroute ferroviaire,
- Lyon – Sillon alpin : d'une part, ligne nouvelle mixte (voyageurs et fret) via un tunnel bitube de Dullin-l'Epine utilisé en mixité (tout du moins dans une phase transitoire), et d'autre part, ligne fret et tunnel bitube de Chartreuse,
- Laissaud – Saint-Jean-de-Maurienne : Ligne mixte voyageurs et fret, tunnels bitubes de Belledune et du Glandon,
- Ligne nouvelle Voyageurs entre Lyon et Avressieux,
- Saint-Jean-de-Maurienne – frontière franco-italienne : Ligne mixte voyageurs et fret, tunnel de base franco-italien.

336. Il n'est pas contestable que RFF a bien conscience de s'inscrire dans un programme en ce qui concerne ce dossier, comprenant notamment le CFAL Nord soumis à l'enquête publique quelques mois plutôt, cela ressort du document E10 de l'enquête publique :

Pour la partie justification du programme et présentation de ses impacts (E02) :

Pièce 3 (définition du programme et appréciation de ses impacts) du dossier DUP du CFAL Nord

337. Pour mémoire il est rappelé que l'enquête publique concernant le tunnel dit "de base" entre Saint-Jean-de-Maurienne et l'Italie, date de 2006.

338. Rien ne peut donc expliquer que le dossier soumis par RFF à l'Autorité Environnementale, dossier qui s'inscrit dans un "programme", l'ai été dans une "version en cours d'élaboration" ou une "version provisoire [qui] présentait encore des incohérences avec l'étude d'impact" selon les termes mêmes avancés par RFF.

339. Il apparaît donc que **le dossier "d'impact" a été modifié** depuis l'enquête publique de 2006 portant sur le Tunnel transfrontalier ou celui publié dans le dossier d'enquête publique du CFAL Nord au deuxième trimestre 2011, puisque RFF reconnaît l'avoir modifié après sa transmission à l'Autorité Environnementale.
340. L'autorité Environnementale n'a donc pas pu se prononcer sur la version soumise au public en méconnaissance des dispositions de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement.
341. Il est intéressant de constater que RFF se prévaut au point 40 de son mémoire en réponse des déclarations de la commission d'enquête mettant en évidence par un lapsus révélateur des liens qui sont aujourd'hui incontestables entre RFF et certains membres de la commission d'enquête.

Or précisément, au cas d'espèce, RFF a rappelé que l'enquête publique avait été accessible à tous, qu'elle n'avait privé aucune personne d'informations sur le projet, que les documents du dossier d'enquête publique étaient suffisants et complets et que chacun avait pu faire valoir ses observations tout au long de la procédure, laquelle a été loyale et sincère.

Sous-section 3 – Légalité interne

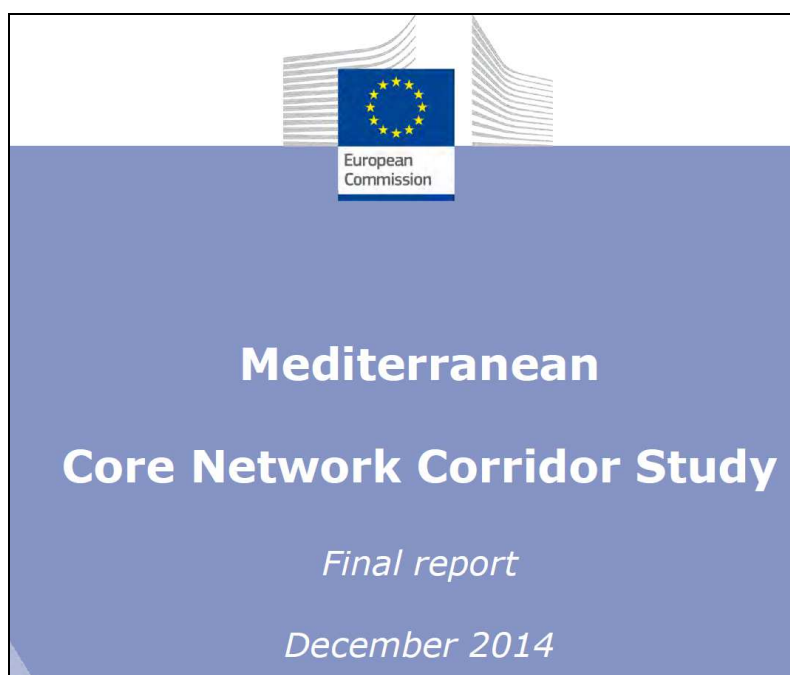
1/ L'étude socio-économique

342. L'étude socioéconomique ne correspond pas au projet initial.
343. RFF reconnaît que l'étude socio-économique ne peut correspondre au projet initial du fait de ses évolutions, reconnaissant ainsi que les appréciations socio-économiques ont largement évolué, mais n'en tire pas les conséquences en termes de débat public. RFF feint d'ignorer que si les résultats socio-économiques ont tant évolué c'est bien que les principales caractéristiques du projet ont été substantiellement modifiées.
344. Tant en terme de développement régional, qu'en terme financier ou environnemental, les requérants ont abondamment démontré que les modifications substantielles du projet présenté à l'enquête publique du premier trimestre 2012 ont radicalement modifié l'appréciation socio-économique.

2/ La référence de RFF à Eurotunnel comme modèle

345. Selon RFF, l'exemple à suivre serait celui du tunnel sous la Manche connu sous le nom d'Eurotunnel.
346. Or, cette réalisation a avant tout été un désastre financier. RFF, devant l'impossibilité de lever des fonds en action sur le marché boursier, envisage froidement que la perte en capital sera à la charge de l'Etat, et donc des contribuables.

347. Il est stupéfiant que RFF, qui a vu sa dette passer de vingt milliards à sa création en 1997 à près de trente cinq milliards 16 ans après, avec comme corollaire une maintenance du réseau qualifiée de déplorable, par les experts chargés d'enquêter sur l'accident de Bretigny sur Orge, puisse se référer au dossier Eurotunnel comme modèle sans évoquer la désastreuse dimension financière.
348. Monsieur Hubert du Mesnil, président en exercice au moment de l'enquête publique de 2012 a lui-même déclaré à la presse : « Le projet était porté par les entreprises de construction, et financé par des banques et des actionnaires privés. Ces investisseurs ont perdu une grande partie de leurs capitaux quand les surcoûts liés aux problèmes techniques et de sécurité se sont accumulés. **Les prévisions de trafic se sont aussi révélées trop optimistes.** » *(Entretien IFRAP du 23 janvier 2014 Pièce produite mémoire introductif N° 153)*
349. Ces prévisions optimistes pour le projet Lyon-Turin ont été contestées avant même le début des travaux, par la Cour des Comptes dans ses rapports et référé, et par la Commission Européenne dans son étude datée du mois de décembre 2014 sur le dossier de l'enquête publique de RFF (Mediterranean Core Network Corridor Study - page 38) dans le quel on lit à propos du dossier d'enquête publique de RFF : *"Conduite en 2012, l'étude peut maintenant être considérée comme ayant des hypothèses **optimistes** de croissance du PIB..." (Pièce 29)*



 Study on the Mediterranean TEN-T corridor, Final report	
3.1.3 France	
Title of the study	Lyon – Chambéry – Turin : Studies for the declaration of public utility
Author	Réseau Ferré de France (French rail infrastructure manager)
Year	2012
Member State	France
Corridor section	Flows potentially using French and international sections of the Lyon - Turin (map below)
Mode	All, focus on rail
Study content	Complete study report with : project alignment, phasing, investment costs, environmental and socio-economic impact assessment, traffic studies and cost-benefit analysis
Confidential	No
Map	

Relevance for corridor Study Activities	General remarks - Conducted in 2012, the study can now be considered as having optimistic assumptions on GDP growth (the study considers the former growth assumptions of the European Commission – 2009 ageing report – DG ECOFIN) - The phasing of the project is likely to be postponed because the "Mobilité 21" commission has classified the Lyon-Turin French access line as "second priority", meaning that it should be launched after 2030
December 2014 38	

350. La présentation des avantages d'Eurotunnel faite par RFF souffre une nouvelle fois d'un manque de rigueur rendu évident par de surprenantes omissions.

Au contraire, l'exemple d'Eurotunnel est frappant : opérationnel depuis 1994, ce système de transport industriel offre quotidiennement une fréquence de départ toutes les 15 minutes, réduite même à 10 minutes en heure de pointe. Il a transporté plus de 1,4 million de poids lourds en 2012, avec une augmentation de 16 % par rapport à l'année 2011, franchissant le cap des 18 millions de camions transportés depuis sa création.

351. RFF n'intègre pas le paramètre financier et omet des informations délivrées par la société Eurotunnel elle-même, pourtant éclairante sur l'absence d'intérêt général et d'utilité publique du projet Lyon-Turin : **(Pièce 40)**



FR UK Rechercher

Accueil
Groupe Eurotunnel
Actionnaires / Investisseurs
Média
Lien Fixe
Fournisseurs
Contact

Groupe Eurotunnel
Navettes Camions

Navettes Camions

L'activité Navettes Camions, pour laquelle « Time is money¹ », fait partie du cœur de métier de Groupe Eurotunnel.

En 2013, Eurotunnel maintient son niveau de trafic en transportant sur ses Navettes près de 1,4 million de camions, avec à leur bord environ 18 millions de tonnes de marchandises, ce qui en fait de loin, le leader mondial du ferroutage.

Leader mondial du ferroutage

Dans un environnement concurrentiel exacerbé, le service des Navettes Camions est revenu en 2013 à ses niveaux



(<http://www.eurotunnelgroup.com/navettes-camions/>)

352. Selon la société Eurotunnel, le tonnage de marchandises transportées est d'environ 18 millions de tonnes. Ce chiffre est à comparer aux capacités de la ligne existante et de celles qui sont certaines, circulant en Suisse et en Autriche sur des lignes ferroviaires datant de la même époque avec des pentes identiques, ... même si RFF ne souhaite visiblement pas les évoquer.
353. Les requérants ont largement repris les déclarations et études qualifiant les capacités de la ligne existante après les lourds investissements qui y ont été effectués au cours des dix dernières années et qui se poursuivent par des améliorations technologiques. Il en résulte que la capacité de la ligne ferroviaire existante, reconnue par les promoteurs du projet Lyon-Turin est aujourd'hui reconnue entre 17,5 millions de tonnes et 22 millions de tonnes à l'année. *(Point 585 à 590 du mémoire introductif d'instance)*
354. Ce calcul est établi en considérant un nombre de jours d'exploitation qu'il est utile de rappeler et de comparer avec Eurotunnel, RFF s'en étant abstenu. Eurotunnel expose que le service de feroutage est effectif 24 heures/24 et 365 jours par an.

Un service très performant

Eurotunnel apporte à ses clients transporteurs routiers, rapidité, fluidité, flexibilité et fiabilité, ce qui est sans équivalent pour la traversée de la Manche. Les Navettes dédiées aux poids-lourds acheminent jusqu'à 32 camions dans des wagons porteurs semi-ouverts. Les chauffeurs routiers ne restent pas dans leur véhicule mais voyagent dans un wagon Club Car. Les avantages du service proposé sont :

- Parc** : 15 Navettes Camions, dont 9 Navettes Arbel et 6 Navettes Breda
- Capacité** : chaque Shuttle tracte entre 30 à 32 wagons porteurs
- Service** : le seul service transmanche ouvert 24h/24, 365 jours par an
- Rapidité** : les camions traversent le détroit en moins de 90 minutes (en moyenne) d'autoroute à autoroute
- Fluidité** : une Navette part toutes les 10 à 15 minutes selon l'intensité du trafic
- Flexibilité** : la réduction ou l'augmentation du nombre de wagons par Navette permet d'optimiser les coûts d'exploitation sans compromis sur la qualité de service
- Fiabilité** : qu'il vente sur la mer ou qu'il neige sur les autoroutes, le tunnel sous la Manche reste opérationnel, 24 heures sur 24, 365 jours par an
- Respect de l'environnement** : un camion traversant le Déroit du Pas-de-Calais émet 20 fois moins de CO₂ à bord d'une Navette Camions plutôt que sur un ferry.

355. Pour calculer la capacité de 17 millions de tonnes (la plus faible de la ligne ferroviaire existante franco-italienne du Montcenis) *(Note de RFF et LTF du 20/01/2003 - pages 107, 108, 109 rapport COWI pièce 116 du mémoire introductif)*, le Cabinet Cowi Ecorys tablait lui sur une utilisation de la ligne existante **de 260 jours** pour les trains de marchandises conventionnels (environ 5 jours sur 7) **et 300 jours** pour l'autoroute ferroviaire (environ 6 jours sur 7) : **(pièce 116 mémoire introductif page 104)**

d) Jours d'exploitation par an

La capacité annuelle peut être déterminée en multipliant le nombre de sillons marchandises par jour par le nombre de jours d'exploitation par an. Compte tenu des conditions d'exploitation habituelles, LTF suppose ce nombre de jours d'exploitation par an égal à 260 pour les trains marchandises conventionnels et à 300 pour les trains de l'autoroute ferroviaire Modalohr (trains AFM). Ces nombres de jours ont été déterminés par LTF après analyse de la structure de la demande actuelle.

356. Ce sont donc 50 jours d'exploitation pour les autoroutes ferroviaires qui peuvent être ajoutés et 100 jours pour les trains conventionnels (containers et vrac) pour comparer la capacité de la ligne ferroviaire franco-italienne avec celle d'Eurotunnel. Il en résulte alors une capacité complémentaire de 4 millions de tonnes.

357. Pour calculer le tonnage possible sur la ligne existante il a été pris en compte une occupation importante de 46 trains par jour pour les voyageurs (pages 105 et 106 rapport Ecorys Cowi **Pièce n° 116 du mémoire introductif**) :

• En situation de référence 1 :	
Trains voyageurs internationaux de jour (V) :	14 trains par jour (7 par sens)
Trains voyageurs internationaux de nuit (VN) :	8 trains par jour (4 par sens)
Trains voyageurs régionaux (VR) :	24 trains par jour (12 par sens)
Trains AFM Modalohr (AFM) :	40 trains par jour (20 par sens)
Dans ce cas, le calcul du nombre de sillons pour trains marchandises M donne :	

ECORYS COWI Final-report-FR-rev2 105

358. La circulation des trains de voyageurs est bien inférieure à ce calcul puisqu'il ne circule aujourd'hui pas plus de dix trains de voyageurs par jour entre la France et l'Italie (5 par sens dont 3 TGV Paris-Milan par sens).

359. RFF a considéré dans ces conditions d'exploitation réduites au regard de l'exploitation Eurotunnel, une capacité de 17 millions de tonnes sur la ligne ferroviaire existante. Compte tenu du nombre de jours d'exploitation réduit et du nombre de trains de voyageurs réservés, la capacité de la ligne existante est supérieure à celle annoncée et peut parfaitement être comparée à celle d'Eurotunnel.

360. Les éléments du rapport établi en octobre 2011 par Madame Marie-Line Meaux, Inspectrice générale de l'administration et du développement durable, présidente de la 4e section "risques, sécurité, sûreté" au Conseil général de l'environnement et du développement durable au ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie depuis août 2012. Ces informations ne seront pas discutées par RFF :

- sauf option contraire des opérateurs ferroviaires, Saint Exupéry devrait être l'une des gares d'arrêt des projets Lyon-Turin⁷, Rhin-Rhône et Paris-Orléans-Clermont Ferrand- Lyon.

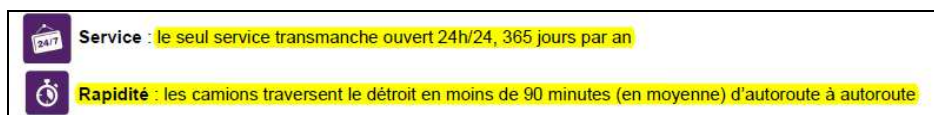
La gare pourrait par ailleurs être investie par de nouvelles logiques d'opérateurs, privilégiant des services différant des actuels, et susceptibles de mobiliser autrement le réseau : cette hypothèse est difficile à formuler et donc à modéliser, mais elle ne peut être écartée.

Les conditions de ce développement méritent cependant d'être vérifiées.

7 qui prévoit hors trains de nuit 7 trains/j/sens Paris-Italie, dont 3 s'arrêteraient à Saint-Exupéry

29

361. Il est prévu sept trains voyageurs avec l'Italie (par sens) soit 14 par jour alors que la prévision du rapport Cowi en comptabilise 46 par jour.
362. Une autre comparaison est utile entre les deux infrastructures, celle du temps de parcours.
363. Eurotunnel précise que le temps de traversée pour un camion est en moyenne de 90 minutes. Le tunnel sous la Manche parcourt une distance de 50 kilomètres soit une vitesse moyenne de 33,33 km/h (50 kilomètres / 90 minutes). **(Pièce 40)**



364. Le kilométrage séparant Aiton et Orbasanno est de 175 kilomètres et le temps de parcours est de trois heures soit une vitesse moyenne de 58,33 km/h.
365. Il convient de prendre en compte les temps chargement et déchargement ce qui ne fait que justifier plus encore la gare de chargement d'Ambérieu-en-Bugey qui permet d'allonger le parcours d'environ 120 kilomètres soit deux heures de trajet moyen supplémentaires.
366. Dans cette hypothèse pessimiste, en intégrant des temps disponibles de manutention et chargement des camions sur les wagons identiques à ceux d'Eurotunnel (une demi heure à l'arrivée et au départ soit une heure en tout), la vitesse moyenne serait alors de 49,16 km/h de Ambérieu à Orbasano (295 kilomètres / 6 heures), encore supérieure à celle constatée sur le réseau Eurotunnel.
367. Comme le déclare RFF (page 45, point 42 de son mémoire en réponse), le service d'autoroute ferroviaire Aiton-Orbasano fonctionne aujourd'hui avec 4 navettes par sens alors qu'Eurotunnel en annonce 15 par sens.

qu'elle constituerait un « *ébec incontestable* ». En effet, cette liaison existe depuis 2003, mais seulement à titre expérimental entre les deux communes. Elle ne compte ainsi que quatre trains aller-retour quotidiens du lundi au vendredi.

368. Ainsi, par sa comparaison avec l'exploitation du tunnel sous la Manche, RFF, loin de démontrer l'incapacité de la ligne existante à répondre aux finalités des décisions ministérielles, met en évidence l'incurie de l'exploitation actuelle du fret ferroviaire, comme l'ont constaté la Cour des Comptes et l'ensemble des parlementaires. Compte tenu de sa mission de gestionnaire de l'infrastructure, RFF ne fait, par sa démonstration, que révéler ses propres défaillances.
369. Cette faiblesse de part de marché ferroviaire de marchandises n'est d'ailleurs pas spécifique à la liaison ferroviaire existante franco-italienne, puisqu'elle est constatée sur l'ensemble du territoire pour l'activité fret marchandise, quelle que soit la géographie.

370. La référence à l'exploitation par RFF ne fait donc que renforcer la démonstration des requérants, fondée sur les documents d'Eurotunnel, ils démontrent par comparaison l'adéquation entre la ligne ferroviaire existante et les finalités édictées par les décisions ministérielles.
371. La comparaison avec l'infrastructure Eurotunnel démontre une nouvelle fois que le projet 2012/2013 contesté ne répond pas à la définition de l'utilité publique telle qu'elle a été précisée par le Conseil d'Etat dans son arrêt Association contre le projet de l'autoroute transchablaisienne et autres, du 28 mars 1997.

3/ Prévisions des coûts des énergies fossiles

372. Si la démonstration de RFF (Page 23, Point 22, mémoire en réponse) est pertinente en ce qu'elle considère que la prise en compte d'un prix élevé pour les énergies fossiles auraient pu être interprétée par le public comme une manipulation supplémentaire, elle est incomplète quant à son argumentation et aux conséquences de son choix sur ses conclusions. En effet, un prix élevé du prix des énergies fossiles n'a pas pour seule conséquences de favoriser les transports qui ne les utilisent pas. L'uranium fait partie de la catégorie des énergies fossiles et limitées ce qui influera sans aucun doute possible sur l'évolution du coût des transports électrifiés.
373. L'augmentation du prix de l'énergie a une conséquence directe sur le niveau ou le volume des marchandises transportées, c'est ce que soutiennent les requérants mais que RFF n'a pas perçu malgré l'évidence.
374. L'augmentation du coût des transports a pour premier effet de les limiter, pour la simple raison que, comme le rappelait Monsieur Philippe Duron, Président de l'Association de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) et Président de la Commission Mobilité 21, en matière de transport, il n'existe que deux payeurs : l'usager et le contribuable.
375. Ainsi, dans un scénario avéré d'augmentation généralisée à terme, du prix de l'énergie et de ses conséquences en matière de transport, la première conséquence sera une réduction des transports, notamment routiers.
376. C'est ce qu'ont expliqué les requérants pour contester les prévisions de croissance des trafics présentées par RFF à l'enquête publique du premier trimestre 2012. Ils ont ainsi démontré sur ce point l'absence d'utilité publique en légalité interne, mais on aussi contesté l'absence de loyauté de RFF qui transparaît d'ailleurs dans les contrevérités qu'elle énonce dans ses écritures en réponse.
377. RFF table pour justifier son projet sur un quadruplement du tonnage des marchandises circulant entre la France et l'Italie, après avoir annoncé pour justifier son projet à son origine, la saturation de tous les passages en 2010.

Mais son président en exercice lors de l'enquête publique, Monsieur Hubert Du Mesnil, reconnaît que : *«L'argument qui consistait à dire que le tunnel*

existant allait être saturé n'a plus lieu d'être.»
(<http://acteursdeleconomie.latribune.fr/debats/grands-entretiens>) (Pièce 15)

L'argument de l'explosion des flux de marchandises est avancé par de nombreux acteurs du projet. Une position défendue depuis la genèse du programme et encore en vigueur aujourd'hui. Mais si on regarde de plus près les statistiques, ces prévisions ne sont pas certaines. Sans augmentation du trafic, ce projet est-il nécessaire ?

Dans les propos tenus à l'origine du projet, il était avancé qu'il fallait construire ce nouveau tunnel de base, car l'ancien arriverait à saturation. Nous avons introduit une idée de justification quantitative ; c'est-à-dire, lorsqu'il n'y aura plus de place pour faire passer les marchandises, il faudra disposer d'une capacité nouvelle. La justification du projet était alors la suivante : la courbe actuelle du trafic de marchandises utilisant le tunnel historique du Mont-Cenis était en croissance. À cette époque, le tunnel tournait à 8-9 millions de tonnes par an et pouvait aller jusqu'à 14 millions de tonnes, avant saturation. Cette augmentation des flux justifiait la construction d'une capacité nouvelle. L'argument initial n'était donc pas celui du report modal, alors qu'il est aujourd'hui la clef du projet.

L'argument qui consistait à dire que le tunnel existant allait être saturé n'a plus lieu d'être. Nous sommes passés d'une époque de grande croissance continue à une conjoncture économique difficile. Sur l'arc alpin franco-italien, les flux se sont stabilisés. Et sur la zone des Alpes du Nord, les activités sont en diminution. L'évolution récente, notamment à cause de la crise économique de 2008, a créé une période de non-croissance.

378. Malgré l'urgence de santé publique (publication de l'OMS du 12/6/2012 établissant le lien de causalité entre émission des diesels et cancer du poumon), malgré le réchauffement climatique, bien que des lourds investissements aient été réalisés sur la ligne Ambérieu - Italie par la mise au gabarit des grands containers, réfection des voies, remplacements de ponts ... le tonnage de marchandises transporté est inférieur à celui de l'année 1983. Ainsi RFF et SNCF Fret participent au maintien d'une situation sanitaire et climatique dangereuse du fait de leur incapacité à offrir aux transporteurs des services acceptables pour le transport des marchandises. **(Pièce 41)**

Centre international de Recherche sur le Cancer



Organisation
mondiale de la Santé

COMMUNIQUE DE PRESSE
N° 213

12 Juin 2012

LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT DES MOTEURS DIESEL CANCEROGENES

A l'issue d'une réunion d'une semaine regroupant des spécialistes internationaux, le Centre international de Recherche sur le Cancer (CIRC), qui fait partie de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), a aujourd'hui classé les gaz d'échappement des moteurs Diesel comme étant **cancérogènes pour l'homme (Groupe 1)**, sur la base d'indications suffisantes prouvant qu'une telle exposition est associée à un risque accru de cancer du poumon.

4/ Sur l'insuffisante évaluation multicritères

379. RFF prétend qu'elle n'a pas d'obligation d'information précise sur l'eau lors de l'enquête publique et avant la procédure prévue par la loi sur l'eau.
380. Qui plus est RFF ne conteste pas que son projet induirait une quatrième phase (non soumise à enquête en méconnaissance de la réglementation européenne) avec le creusement d'un deuxième tube pour les tunnels sous le massif de la Chartreuse, de Belledonne et du Glandon.
381. Dans ces conditions, le fuseau de nuisances se trouverait à terme plus élargi que celui présenté à l'enquête publique.
382. Il n'est pas contestable que la jurisprudence du Conseil d'Etat, rappelée par RFF, invite les requérants à rapporter la preuve de leur intérêt à agir notamment par le dommage lié à la proximité. A la page 10 de son mémoire en réponse, RFF conclut que « l'intérêt des requérants doit être suffisamment personnel direct et certain » c'est à dire que chacun d'entre eux démontre que son bien serait suffisamment impacté par le projet en cause.
383. Toutefois, si les études « Loi sur l'eau » et les informations disponibles ne sont pas fournies dans leur intégralité et comme il est rapporté la preuve par les requérants que les percements des tunnels sont à l'origine de tarissements de sources et de modification du système hydrologique souterrain et de surface, **il ressort que l'insuffisance d'information, ou plus exactement le nivellement par le bas de l'information par RFF en ce qui concerne le volet de l'eau de l'enquête publique** (rapport de l'autorité environnementale du 7 décembre 2011), **prive les riverains de la possibilité de rapporter la preuve de leur intérêt à agir.**

5 / Sur l'absence de saturation des infrastructures existantes.

384. Il est tout d'abord observé que RFF ne rapporte aucun élément permettant de vérifier et débattre ses arguments. Aucune preuve et aucun document n'est transmis de sorte que l'ensemble de l'argumentation de RFF sera rejetée.
385. En effet l'absence de preuve conduit RFF à présenter des interprétations sur l'unique fondement de ses propres déclarations partiales et partielles.
386. Il en va ainsi de la démonstration que RFF entend apporter sur la réussite des autoroutes ferroviaires. Il est indiqué des taux de remplissage des navettes, qu'il s'agisse de la liaison Perpignan-Bettembourg ou Aiton-Orbassano, mais RFF s'abstient de fournir le nombre de navettes quotidiennes ou le nombre de jours de service hebdomadaire.
387. Rappelons que pour Aiton-Orbassano ce sont 4 navettes aller/retour quotidiennes sur 5 jours par semaine soit une capacité maximum de 180 poids lourds par jour (4 navettes /jour X 2 (Aller Retour) X 22 Poids Lourds) à comparer aux 3.343 poids lourds qui ont franchi chaque jour les tunnels du

Mont-Blanc ou du Fréjus en 2014. Ainsi le taux qui permet d'apprécier l'effectivité du service est de 5% environ.

388. RFF livre un chiffre de 36.000 poids lourds transportés par l'Autoroute Ferroviaire Alpine en 2013, sans rapporter la preuve de cette déclaration contradictoire avec les déclarations faites dans la presse. Il convient toutefois de comparer ce chiffre à celui des franchissements des tunnels routiers en 2013 à savoir 1.212.170 camions sur la route.
389. Les requérants ont largement démontré qu'il est possible de transporter largement plus de camions et de marchandises sur la ligne ferroviaire existante comme le démontrent chaque jour les chemins de fer Suisses et Autrichiens.
390. Il est rappelé que la Cour des Comptes elle-même, a contesté la réussite de l'autoroute ferroviaire alpine dans son rapport public annuel de février 2012, dans lequel on peut lire notamment : **(Pièce 102 mémoire introductif)**

A - L'autoroute ferroviaire alpine : une expérimentation peu concluante

L'autoroute ferroviaire alpine s'étend sur 175 kilomètres entre la vallée de la Maurienne et la banlieue de Turin, en empruntant le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis.

Cour des Comptes - Rapport public annuel page 364 - février 2012

2 - Une exploitation durablement déficitaire

Aucun des objectifs affichés au moment du lancement de l'expérimentation n'a été atteint, ni même approché, durant la phase 2003-2006 et sa prorogation, qu'il s'agisse du nombre de circulations par jour, du volume de fret transporté ou des performances commerciales.

Cour des Comptes - Rapport public annuel page 366 - février 2012

Ce montage, qui se voulait adapté à une gestion partenariale du service (achat des wagons, gestion des terminaux, etc.), est inutilement compliqué.

Il a réduit la productivité de l'ensemble du système d'exploitation, trop éclaté entre de multiples centres de responsabilités. Tout en associant les partenaires privés au capital de plusieurs sociétés participant au dispositif, il les exonère largement des risques financiers correspondants, alors qu'elles ont commercialement dégagé un bénéfice du fonctionnement de l'autoroute alpine.

Il aura interdit, en pratique, une reprise par un acteur totalement extérieur.

Cour des Comptes - Rapport public annuel page 368 - février 2012

REPONSE COMMUNE DU DIRECTEUR GENERAL DE LORRY-RAIL SA, DU PRESIDENT DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF), DU PRESIDENT DE LA SOCIETE LOGISTICA, DU PRESIDENT DE LA COMPAGNIE MODALOH EXPRESS (CME), DU PRESIDENT DE LA SOCIETE PROPRIETAIRE DES WAGONS (SPW) et du PRESIDENT DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE PARTENAIRES

3 - La démonstration de la validité des modèles économiques

Les deux services sont de ce point de vue dans des situations bien différentes.

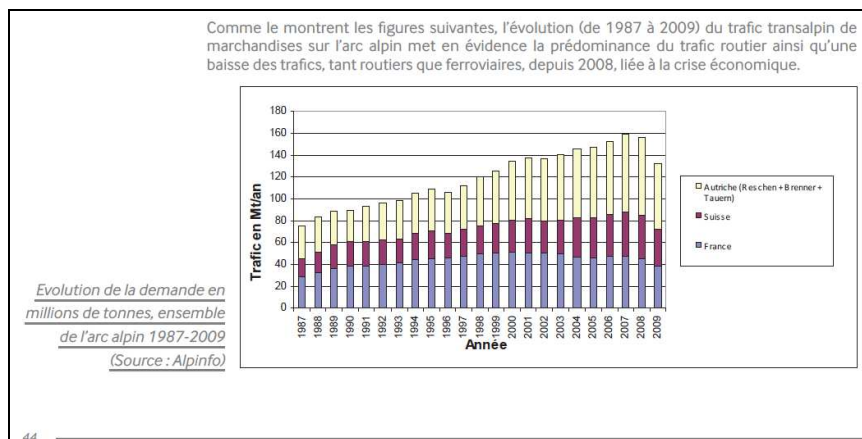
L'AFA, autoroute ferroviaire de franchissement (lequel emporte un ratio défavorable entre la puissance de traction nécessaire et la longueur des trains) offre un service court, ne permettant pas de couvrir les coûts des ruptures de charge.

A l'instar de tous les services de franchissement alpins, en Suisse et en Autriche, il nécessite des subventions d'équilibre permettant de combler la différence entre recettes commerciales et coûts d'exploitation. Néanmoins celles-ci diminuent constamment, étant passées de 363 € par semi en 2005 à 192 € en 2011. La mise à disposition plus précoce du GBI aurait permis une diminution plus rapide et plus marquée.

Cour des Comptes - Rapport public annuel pages 402 et 403 - février 2012

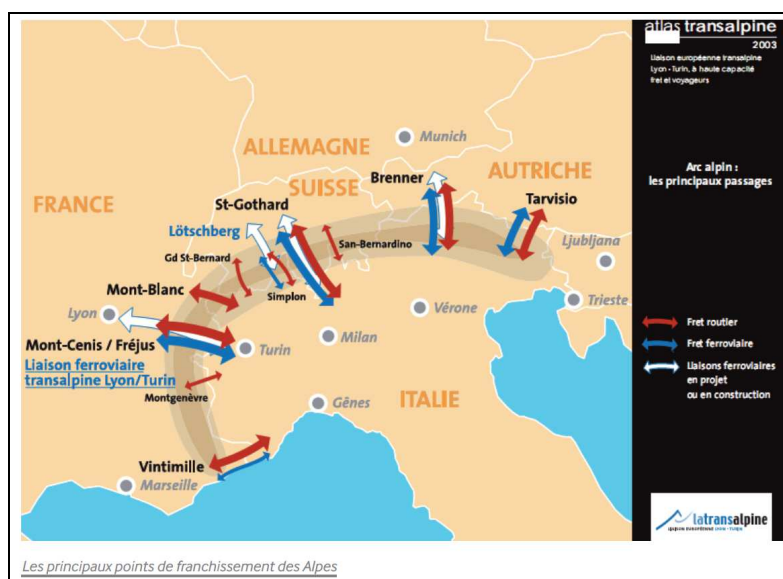
391. Il est ainsi démontré que les solutions retenues par RFF sont coûteuses pour les contribuables sans pourtant apporter d'améliorations environnementales importantes. Par ailleurs, il est une nouvelle fois démontré que le nombre de trains est insuffisant et que le trajet doit être allongé notamment au départ d'Ambérieu-en-Bugey, ce que sait parfaitement RFF pour être actionnaire du GEIE RFC 6 comme cela a déjà été démontré.
392. En effet, en allongeant le trajet de 120 kilomètres (distance entre Ambérieu en Bugey et Aiton), les temps chargement et déchargement des camions et/ou marchandises se trouvent "amortis" sur un trajet de 2 heures de plus ce qui améliore la compétitivité du rail.
393. RFF tente également de présenter l'argumentation des requérants sous un jour favorable à ses déclarations. Elle imagine ainsi pouvoir déclarer que "si l'on devait prolonger la tendance mise en avant par les requérants, cela aboutirait, à court terme, à une disparition totale de tous trafics dans les Alpes du Nord."
394. Pourtant RFF n'a pas relevé qu'en prolongeant la tendance de ses propres prévisions présentées au public, le transport des marchandises serait en augmentation permanente sans que rien ne vienne interrompre cette hausse irrationnelle **qui ne s'est d'ailleurs pas trouvée réalisée depuis plus de 20 ans que RFF produit des prévisions en croissance.**
395. RFF tente là d'inverser la charge de la démonstration de l'utilité publique. Les requérants se sont bornés à démontrer, que les prévisions établies pour justifier le projet et les décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995, se sont toutes révélées fausses avec une chute des tonnages entre la France et l'Italie qui date de 1994.

396. Ils ont également mis en évidence que contrairement à ce que soutient encore RFF dans son mémoire en réponse (page 44 dernier paragraphe), la crise financière de 2008 n'explique en rien la chute des tonnages de marchandises entre la France et l'Italie par les Alpes du Nord. Cette chute des tonnages date en effet de 1994, ce que RFF s'est abstenu de révéler au public en "noyant" les chiffres de la France dans un empilement qui ne permettait pas de discerner simplement ces tendances.



Pièce G enquête publique 2012 - page 44

397. Cette présentation partielle est d'ailleurs conforme à la pratique de RFF qui va jusqu'à appuyer son dossier sur des documents produits par l'association de Lobbying "Comité pour la Transalpine" :



Pièce G enquête publique 2012 - page 31

398. Le décret du 23 août 2013 contesté s'appuie sur deux décisions ministérielles, qui elles-mêmes s'appuient sur des prévisions de saturation pour justifier le projet dans ses finalités.

399. Les requérants ont donc fait la démonstration que la justification même du projet n'existe plus depuis de longues années. Ce que reconnaît publiquement le président de Réseau Ferré de France Hubert du Mesnil (Directeur Général de RFF de 2005 à 2007, président de RFF de 2007 à 2012) : **(Pièce 15)**

Au départ, nous sommes effectivement partis sur l'idée d'une ligne à grande vitesse. Dans le contexte de l'époque, la concentration intellectuelle était focalisée sur ce type d'infrastructures. C'était la pensée dominante. Actuellement, en France, il y a un débat sur la politique des lignes à grandes vitesses, sur leur sens et leur utilité économique et sociale. Dans ce contexte de réflexion nationale autour de ces ouvrages, ce n'est pas le maillon du Lyon-Turin qui serait prioritaire, alors que d'autres, plus importants, sont à revoir. Si nous considérons encore comme utile la construction d'une ligne à grande vitesse à cet endroit, nous aurions tout faux. Aujourd'hui, l'argument initial ne permet plus la justification du projet.

Entretien Acteurs de l'économie latribune.fr - Propos recueillis par Maxime Hanssen 22/01/2015

400. RFF reconnaît aujourd'hui que la nature et la justification du projet telles qu'elles apparaissent dans les décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995 n'existent plus en déclarant qu'effectivement la ligne existante n'est pas saturée.
401. Toutefois RFF limite la capacité de la ligne existante à 13 millions de tonnes de marchandises. Cette déclaration n'est étayée par aucun document produit par RFF qui une fois de plus considère son statut comme suffisant pour fiabiliser ses déclarations.
402. Tel n'est pourtant pas l'appréciation de la Cour des Comptes qui a relevé à plusieurs reprises dans ses rapports les surévaluations et l'optimisme de RFF. La Commission Européenne a également qualifié le dossier d'enquête publique d'optimiste quant aux prévisions présentées.
403. Il est donc établi que RFF comme toute les parties à la procédure doit produire des éléments probants faute de quoi ses déclarations doivent être rejetées.
404. Il est démontré par les requérants que la capacité de la ligne existante, en matière de transport de marchandises, ne saura se limiter à 13 millions de tonnes comme l'annonce RFF à la page 45 de son mémoire en réponse.
405. La première confirmation vient de la réponse de RFF à la Cour des Comptes reproduite dans le référé adressé le 1^{er} août 2012 page 2/8 dans lequel on lit :

Toutes les études et rapports recommandaient pourtant de différer le projet, qu'il s'agisse des études socio-économiques de la conférence intergouvernementale (CIG) relative au projet (décembre 2000), de celle de la direction générale du Trésor, du rapport du Conseil général des Ponts et chaussées sur la politique des transports terrestres dans les Alpes (1998) et du rapport d'audit des grands projets d'infrastructures de ce même Conseil général et de l'Inspection générale des finances (février 2003).

Elles prenaient en compte l'évolution des trafics et le programme suisse de nouvelles lignes ferroviaires alpines ; la capacité de la ligne historique une fois modernisée étant à l'époque estimée à 20 millions de tonnes.

En outre et en raison du renforcement des normes de sécurité du tunnel, Réseau ferré de France (RFF) évaluait le trafic sur cette liaison entre 17 et 18 millions de tonnes. Au demeurant cette estimation a été abaissée en novembre 2011 à 15 millions de tonnes pour prendre en compte les objectifs de développement de l'offre TER dans la région Rhône-Alpes.

406. Ainsi selon des méthodes de calculs connues de RFF seule la capacité de la ligne existante en matière de transport de marchandises serait passé de 20 millions de tonnes à 15 millions de tonnes.

407. Toutefois, il est indispensable de rappeler qu'en juin 2007, le président de Lyon Turin Ferroviaire confirmait, dans un droit de réponse au "Monde Diplomatique", une capacité de 22 millions de tonnes pour la partie transfrontalière sans rapporter de preuve lui non plus : **(Pièce 115 mémoire introductif)**



408. Dans le document publié par l'observatoire de la liaison Lyon Turin en Italie, Lyon Turin Ferroviaire filiale à 50 % de RFF dont le président actuel était le président de RFF lors de l'enquête publique du premier trimestre 2012 sur les accès français du projet, il est reconnu des capacités de l'ordre de vingt à trente deux millions de tonnes en fonction du nombre de jour d'exploitation. **(Pièce 117 mémoire introductif)**

A la lumière des analyses susmentionnées, la potentialité de la ligne historique en termes de tonnage transporté est évaluée par les termes suivants, avec un éventail d'estimations qui est fonction des acquis relatifs aux trains/jour traités dans le paragraphe précédent:

Section Modane - Bussoleno 14 / 15			
N° trains de marchandises/jour	Tonnes/jour	Tonnes/an sur 260 jours de pointe équivalent/an	Tonnes/an sur 350 jours de pointe/an
150	76.500	19.890.000	26.775.000
180	91.800	23.868.000	32.130.000

Pièce produite n° 117 - Quaderni Observatoire liaison ferroviaire Turin-Lyon - page 50

409. Ainsi, la remarque de RFF sur l'erreur de traduction soulevée au point 47 de son mémoire en réponse est inopérante, puisque par ailleurs, RFF ou sa filiale reconnaissent une capacité de l'ordre de 22 millions de tonnes de capacité pour le transport des marchandises sur la ligne ferroviaire existante après avoir pris en considération les circulations de trains voyageurs.

410. Au surplus il a été démontré que la vitesse de circulation ne présente pas de handicap avec une vitesse moyenne de 58 km/h. Dans ces conditions, il n'est pas contesté l'efficacité de la ligne ferroviaire, efficacité chaque jour démontrée sur des lignes ferroviaires analogues en Suisse et en Autriche.
411. Les déclarations de RFF, par ailleurs étayées par aucune pièce, seront rejetées, étant constaté qu'elles contredisent ses précédentes déclarations publiques dont les requérants rapportent la preuve.

6/Sur le coût manifestement sous-évalué

412. RFF se borne, au point 50 de son mémoire en réponse, à alléguer que le coût de l'opération soumise à l'enquête publique se monte à 7,726 milliards d'euros ; toutefois, RFF s'abstient de rapporter un quelconque détail de son calcul.
413. Pourtant la Cour des Comptes a largement commenté dans ses rapports produits par les requérants, les sous évaluations récurrentes des coûts pour les projets de RFF.
414. Bien plus fort, alors que RFF ne rapporte aucun élément permettant d'apprécier objectivement son évaluation des coûts, RFF reproche aux requérants d'avoir procédé par comparaison avec des ouvrages de même nature, comme le tunnel sous la Manche (50km), le tunnel du Saint-Gothard (57km) ou encore l'évaluation de la propre filiale de RFF (Lyon Turin Ferroviaire) qui fixe en valeur 2010 les 57 kilomètres de tunnels à 8,5 milliards d'euro soit 149,122 millions le kilomètre de tunnel "bitube" ou 74,561 millions d'euro le kilomètre de tunnel "monotube".
415. Si l'on comprend bien les déclarations de RFF notamment à la page 56 de son mémoire en réponse, les tunnels "monotubes" coûtent plus chers que les tunnels "bitubes" :

Ainsi, le dispositif de sécurité d'auto-évacuation est potentiellement moins lourd en cas de réalisation d'un tunnel bitube. Dans le cas d'un tunnel monotube, l'application de la réglementation (notamment des Spécifications Techniques d'Interopérabilité « sécurité dans les tunnels ferroviaires » : cf. annexe décision 2008/163/CE du 20 décembre 2007 de la Commission) implique un accès de secours (sortie à l'air libre), tous les kilomètres.

Mémoire en réponse RFF - Page 56

416. RFF ne rapporte aucune indication permettant de considérer que la démonstration par comparaison des requérants dans leur mémoire introductif d'instance serait erronée. A l'inverse RFF se borne à des déclarations sans rapporter de preuve et ne démontre en rien une quelconque erreur des requérants.
417. RFF ne rapportant aucune preuve permettant d'invalidiser les analyses comparatives des requérants, ne rapportant pas non plus de preuves permettant d'apprécier le coût de son projet, verra son argumentation rejetée.

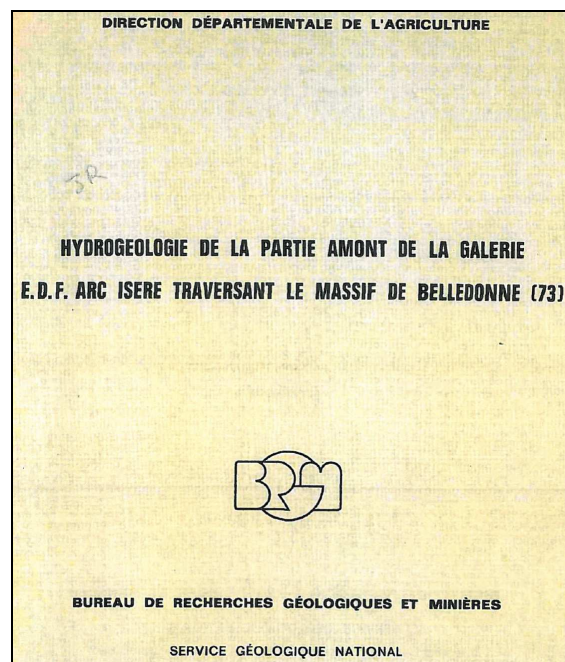
418. Il est établi que RFF a méconnu son obligation d'information réaliste sur les coûts de son ouvrage en ne publiant pas les informations permettant d'apprécier ses évaluations.
419. Il est également démontré par les constats de la Cour des Comptes, et les analyses comparatives des requérants, que le coût du projet 2012/2013 présenté à l'enquête publique n'est pas certifié, et se montre dès lors sous évalué.

7/ Sur l'insuffisante évaluation multicritères

420. De façon incompréhensible RFF souhaite d'abord rappeler les principales caractéristiques fixées par les décisions du 7 février 1994 et 14 avril 1995, pour ensuite tenter de justifier que le projet pourrait s'en exonérer.
421. Il en est ainsi du doublement de la voie existante pour la desserte d'Annecy ou de la création de la gare TGV Dauphiné-Savoie, largement décrites comme les outils pour augmenter l'accessibilité des Alpes du Nord dans les décisions ministérielles.
422. RFF de façon péremptoire, décide et déclare que son projet répond aux principales caractéristiques bien que ces fonctionnalités et équipements aient disparus. RFF s'abstient d'apporter une quelconque démonstration étayée par un document probant, en se contentant de sa propre déclaration comme preuve.
423. Les requérants ont largement développé et démontré la méconnaissance des dispositions, des principales caractéristiques et des finalités fixées par les décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995, par le projet de RFF soumis à enquête publique 2012 et pour lequel le Décret du 23 août 2013 a déclaré les travaux d'utilité publique et urgents.
424. RFF dans son mémoire en réponse n'apporte aucune preuve et se borne à des déclarations qui ne peuvent être considérées comme probantes, ne s'appuyant sur aucune documentation.
425. Toutefois, dans son point 54, RFF rapporte la preuve que la ligne ferroviaire existante a fait l'objet de nombreux travaux notamment dans le domaine de la réfection des voies et des isolations phoniques notamment en Maurienne.
426. Il est donc démontré par RFF elle-même que la ligne ferroviaire existante, comme l'ont démontré les requérants, a bien été mise au normes et a fait l'objet de nombreux travaux sur tout le parcours de Dijon, Ambérieu, Culoz, Aix-les-Bains, Chambéry, Montmélian, Saint-Jean de Maurienne, Modane et l'Italie.
427. Il ne reste plus à RFF qu'à doubler la voie unique existante desservant Annecy et celle desservant Chambéry à partir de Saint-André-le-Gaz répondre ainsi aux objectifs de meilleure accessibilité des Alpes du Nord à un coût supportable pour la collectivité, avec une meilleure efficience, et dans des

délais compatibles avec les problèmes de santé publique mis en évidence par l'OMS suite à la publication du 12 juin 2012.

428. Au point 56 de son mémoire en réponse, RFF conteste le sérieux de l'argumentation des requérants, bien que l'Autorité Environnementale ait constaté que RFF avait choisi de "niveler par le bas" l'information du public en matière d'impact sur l'eau.
429. Les déclarations de RFF s'appuient sur une prétendue étude détaillée dans le volume E6.1 du dossier d'enquête publique. Dans son mémoire RFF se réfère aux pages 51 et 52 pour une étude globale de la question des eaux d'exhaure.
430. Il convient tout d'abord de rappeler que les atteintes en matière hydrologique sont irréversibles, de sorte que toute atteinte à une ressource en eau doit par essence être justifiée de façon extrêmement précise et être justifiée par l'intérêt général.
431. Il ne peut donc s'agir d'étude de portée générale mais de présentation précise permettant au public de connaître les modifications pouvant intervenir en surface comme en souterrain.
432. Il n'est pas contestable que la filiale de RFF, la société Lyon Turin Ferroviaire a tari les sources de la commune de Villarodin-Bourget comme les requérants en ont rapporté la preuve dans leur mémoire introductif.
433. Il n'est pas contestable que de nombreux tarissements de ressources en eaux sources, ruisseaux ... sont survenus suite aux percements dans le massif de Belledonne, dans lequel RFF prétend pouvoir excaver des tunnels de plus de 30 kilomètres.
434. Les requérants versent aux débats le rapport du BRGM établi ensuite du percement d'une galerie dite "EDF" dans le massif de Belledonne : **(Pièce 42)**



435. Il ressort de ce document à la page 29 que le débit d'exhaure pour 6,1 kilomètres de galerie creusée est de 400 litres par seconde (16. CONCLUSIONS). Il est également précisé que le creusement « a eu pour conséquence le tarissement de certaines sources ... »

16. CONCLUSIONS.

La galerie étudiée entre les Pm 0 et 6100 a un débit d'exhaure total d'environ 400 l/sec. Les venues les plus notables se sont produites dans les roches les plus dures : granite, gneiss, anatexite, car dans ces formations, les fractures sont ouvertes. Par contre, dans les schistes, les fissures étant obstruées, les débits initiaux sont moins importants mais plus continus.

L'existence de ces fractures du massif cristallin de Belledonne mettant en communication la surface du sol avec la galerie E.D.F. a eu pour conséquence le tarissement de certaines sources situées sur les communes de

436. 400 litres par seconde correspondent à 12,614 millions de m³ par an (400 litres X 60 secondes X 60 minutes X 365 jours) et cela pour 6 kilomètres. Les requérants confirment donc leur analyse comparative qui peut être confortée par l'étude du BRGM produite rapportée aux 257,2 kilomètres de tunnel projetés par RFF. (Point 658 du mémoire introductif d'instance)
437. RFF s'est bornée à des remarques générales sans présenter d'étude d'ensemble des drainages irréversibles. Au demeurant aucune des études n'a été fournie et les remarques de l'Autorité environnementale sont restées vaines et sans effet sur le niveau d'information du public.
438. L'intérêt général du tarissement et du drainage de centaines millions de m³ d'eau de façon irréversible n'est pas démontré par RFF. Ses présentations ne permettraient pas au public de disposer d'une estimation globale du risque de pertes des ressources.
439. Dès lors RFF a méconnu les principes d'information du public sur un problème majeur et irréversible.
440. A partir des points 59 de son mémoire en réponse, RFF tente de démontrer que la Suisse a choisi de creuser un tunnel de base au Saint Gothard pour des raisons qui pourraient justifier le projet de RFF.
441. Tel n'est pas le cas et RFF le sait pertinemment.
442. Les requérants ont largement démontré que le vecteur directeur pour l'évolution des transports sur les axes Nord/Sud est celui du taux de croissance du PIB. L'explication en est que dès lors qu'il y a une augmentation du PIB des pays ayant délocalisé une partie de leur production, les importations et les tonnages de marchandises en provenance d'Asie et d'Inde augmentent également pour répondre à la demande du marché de consommation intérieure.

443. Le tonnage circulant sur les axes Nord/Sud évolue à la hausse comme à la baisse selon l'augmentation ou la baisse du PIB. C'est d'ailleurs l'explication de la croissance des tonnages sur ces axes jusqu'à l'année 2008 où la crise financière et la récession constatée ont entraîné une baisse des tonnages.
444. **Tel n'est pas le cas sur l'axe Est/Ouest** puisque les marchandises transportées sont elles soumises à la courbe de la production industrielle et des échanges industriels essentiellement entre Rhône Alpes et l'Italie. C'est ce qui explique la baisse des tonnages sur cet axe depuis 1994, ce qu'a occulté RFF dans son dossier.
445. A titre d'exemple, la France n'exporte plus de produits sidérurgiques avec la fermeture de ses hauts-fourneaux, et l'Italie, du fait de la fermeture des usines Fiat et de leur délocalisation notamment, n'exporte plus de véhicules. Dès lors les tonnages ont diminué bien avant la crise.
446. Il est donc démontré que la courbe des transports et la modélisation ne peut s'appliquer sur tous les passages alpins indifféremment ; et notamment que les choix de la Suisse ou de l'Autriche ne peuvent justifier des infrastructures sur l'axe Est/Ouest entre la France et l'Italie.
447. Les requérants l'ont parfaitement démontré et RFF s'abstient d'apporter des preuves contraires puisqu'elles n'existent pas.
448. Il est ainsi démontré que le projet des accès français au Lyon-Turin objet du Décret du 23 août 2013 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, présenté par Réseau Ferré de France, ne peut être qualifié d'utilité publique notamment parce que les infrastructures existantes permettent de répondre aux finalités des décisions ministérielles des 7 février 1994 et 14 avril 1995.
449. **Par ailleurs, il est démontré par les requérants que les atteintes à la propriété privée, aux intérêts publics et à l'environnement, que le coût financier sont exorbitants au regard de l'intérêt général notamment parce que l'infrastructure existante est largement sous-utilisée et suffisante pour répondre aux objectifs des décisions ministérielles visées.**

Frais irrépétibles

450. Dans ces conditions, il serait manifestement inéquitable de laisser à la charge des requérants les frais qu'ils ont dû exposer pour faire valoir leurs droits en justice. Ils s'estiment donc bien-fondés à demander, en application de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative le versement d'une somme de 15 000,00 euros.

CONCLUSIONS

Par tous moyens et tous autres à produire, déduire ou suppléer, au besoin même d'office, les exposants concluent :

AVANT DIRE DROIT

Enjoindre la société Réseaux Ferrés de France de produire les registres des observations de la Communes de LES MOLLETES, de celle de LAISSAUD, de celle de SAINTE-HELENE-DU-LAC, de produire l'ensemble des annexes citées par la décision ministérielle du 14 avril 1995 et notamment les deux variantes exclues (page 3 de la décision ministérielle du 14 avril 1995 premier alinéa)

A TITRE PRINCIPAL

A la déclaration de la recevabilité et du bien-fondé du présent recours en annulation ;

A l'annulation de la décision implicite de rejet de Monsieur le Premier Ministre du 23 décembre 2013, ayant refusé le retrait de :

1/ Décision ministérielle du 7 février 1994, du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme validant le cahier des charges d'un projet Lyon-Turin ;

2/ Décision ministérielle du 14 avril 1995 du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme arrêtant les principales caractéristiques du projet de liaison transalpine, respectivement entre Lyon et Montmélian et entre Montmélian et l'Italie ;

3/ Arrêté interpréfectoral daté du 30 novembre 2011 fixant les modalités de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet « Liaison Ferroviaire Lyon-Turin Itinéraires d'accès au tunnel franco-italien » ;

4/ Décret du 23 août 2013 du Premier Ministre, du Ministre délégué auprès du Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche et du Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Colombier-Saugnieu (Rhône) et Chambéry (Savoie) ainsi que des aménagements localisés à Montmélian et Francin, d'une part, et entre Avressieux (Savoie) et Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), d'autre part, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Colombier-Saugnieu dans le département du Rhône, des communes d'Aoste, Bourgoin-Jallieu, Cessieu, Chamagnieu,

Chapareillan, Fitialieu, Frontonas, Grenay, La Tour-du-Pin, La Verpillière, L'Isle-d'Abeau, Romagnieu, Ruy-Montceau, Saint-Didier-de-la-Tour, Saint-Jean-de-Soudain, Saint-Marcel-Bel-Accueil, Saint-Victor-de-Cessieu, Satolas-et-Bonce, Sérézín-de-la-Tour, Vaulx-Milieu, Villefontaine et des zones d'aménagement concerté de Chesnes Nord et de Chesnes Ouest dans le département de l'Isère et des communes d'Avressieux, Belmont-Tramonet, Chambéry, Détrier, Laissaud, La Motte-Servolex, Les Marches, Les Mollettes, Sainte-Hélène-du-Lac, Saint-Etienne-de-Cuines, Saint-Genix-sur-Guiers, Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Rémy-de-Maurienne, Saint-Thibaud-de-Couz, Verel-de-Montbel et Voglans dans le département de la Savoie.

AU TITRE DES MESURES D'EXECUTION :

A ce qu'il soit ordonné au Premier Ministre, dans le délai de 15 (QUINZE) jours de la notification de la décision à intervenir et sous astreinte de 1 500,00 euros par jour de retard, de retirer :

1/ La décision ministérielle du 7 février 1994, du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme validant le cahier des charges d'un projet Lyon-Turin ;

2/ la décision ministérielle du 14 avril 1995 du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme arrêtant les principales caractéristiques du projet de liaison transalpine, respectivement entre Lyon et Montmélián et entre Montmélián et l'Italie ;

3/ l'arrêté interpréfectoral daté du 30 novembre 2011 fixant les modalités de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet « Liaison Ferroviaire Lyon-Turin Itinéraires d'accès au tunnel franco-italien » ;

4/ le décret du 23 août 2013 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Colombier-Saugnieu (Rhône) et Chambéry (Savoie) ainsi que des aménagements localisés à Montmélián et Francin, d'une part, et entre Avressieux (Savoie) et Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie), d'autre part, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Colombier-Saugnieu dans le département du Rhône, des communes d'Aoste, Bourgoin-Jallieu, Cessieu, Chamagnieu, Chapareillan, Fitialieu, Frontonas, Grenay, La Tour-du-Pin, La Verpillière, L'Isle-d'Abeau, Romagnieu, Ruy-Montceau, Saint-Didier-de-la-Tour, Saint-Jean-de-Soudain, Saint-Marcel-Bel-Accueil, Saint-Victor-de-Cessieu, Satolas-et-Bonce, Sérézín-de-la-Tour, Vaulx-Milieu, Villefontaine et des zones d'aménagement concerté de Chesnes Nord et de Chesnes Ouest dans le département de l'Isère et des communes d'Avressieux, Belmont-Tramonet, Chambéry, Détrier, Laissaud, La Motte-Servolex, Les Marches, Les Mollettes, Sainte-Hélène-du-Lac, Saint-Etienne-de-Cuines, Saint-Genix-sur-Guiers, Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Rémy-de-Maurienne, Saint-Thibaud-de-Couz, Verel-de-Montbel et Voglans dans le département de la Savoie.

A TITRE ACCESSOIRE

A la condamnation du Premier Ministre à leur verser la somme de 15 000,00 euros au titre des frais irrépétibles ;

Condamner la société RFF à leur verser la somme de 15 000 euros au titre des frais irrépétibles.

A Lyon, le 14 février 2014

Maître Caroline PARIS

PIECES PRODUITES A L'APPUI DU PRESENT RECOURS :

1. Pièce 1 Justificatifs de domicile et de propriété de Monsieur Daniel Ibanez
2. Pièce 2 KBIS de la société N.I.I.D / Statuts certifiés conformes de la société N.I.I.D
3. Pièce 3 Justificatifs de domicile des requérants
4. Pièce 4 Justificatifs de domicile des intervenants volontaires
5. Pièce 5 Rapport de la Cour de Comptes du 23 octobre 2014, « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence »
6. Pièce 6 Cour des comptes, 26 septembre 2012, « Rapport relatif à l'entretien du réseau ferroviaire national »
7. Pièce 7 Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes, 29 juillet 2009, « Rapport d'observations définitives sur l'organisation et la gestion du service public régional de transports ferroviaires de voyageurs en région Rhône-Alpes, Exercices 2002 et suivants »
8. Pièce 8 Cour des Comptes 15 avril 2008, rapport public thématique : « Le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine »
9. Pièce 9 Carte du réseau, publiée par RESEAU FERRE DE FRANCE pour la région Rhône-Alpes 2012
10. Pièce 10 Implementation plan RFC6 du 6 novembre 2013
11. Pièce 11 Le transport routier de marchandises à travers les frontières françaises en 2010 - Juillet 2013
12. Pièce 12 Décisions ministérielles des 7/2/1994 et 14/4/1995, Cahier des Charges du 7/2/1994
13. Pièce 13 Lettre préfecture annulation Projet Intérêt Général LGV Saint-Savin 25 octobre 2013.

14. Pièce 14 Statuts Lyon Turin Ferroviaire.
15. Pièce 15 Propos recueillis par Maxime Hanssen - 22/01/2015, 14:27 acteurs de l'économie / latribune.fr
16. Pièce 16 Règlement 913/2010 CE du Parlement européen et du Conseil.
17. Pièce 17 Implementation Plan Rail Freight Corridor 7
18. Pièce 18 Présentation ERTMS Helsinki Sylvain Mosmann implémentation ligne existante Modane.
19. Pièce 19 Sylvain Mosmann Responsable ERTMS Réseau ferroviaire classique RFF.
20. Pièce 20 Rapport Annuel 2011 Corridor D implantation ERTMS sur la ligne existante jusqu'à Modane.
21. Pièce 21 Rapport Financier Réseau Ferré de France participation GEIE RFC6.
22. Pièce 22 Descriptif Motrice Tri-tension Alsthom BB36000 et 36300
23. Pièce 23 Descriptif Motrice Tri-tension Siemens réseau ferré autrichien Brenner
24. Pièce 24 Comptage annuel année 2014 Poids Lourds au tunnel du Fréjus.
25. Pièce 25 Comptage annuel année 2014 Poids Lourds au tunnel du Mont-Blanc.
26. Pièce 26 Déclaration de projet pour la modernisation du tunnel de Fréjus Montcenis.
27. Pièce 27 Book 3 Terminals Description Amberieu.
28. Pièce 28 Note Ministère des Transport / Ponts et Chaussées 21 juin 2006 Autoroute ferroviaire Dijon / Ambérieu / Italie.
29. Pièce 29 Rapport Décembre 2014 Corridor Fret en projet analyse dossier enquête publique RFF "hypothèse optimiste".
30. Pièce 30 Communiqué de presse de Monsieur Michel Barnier du 18 mars 1996.
31. Pièce 31 Rapport Commission des Finances du Sénat Dette RFF = Dette publique.
32. Pièce 32 Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse du 14 mai 1991
33. Pièce 33 Vidéo constat du premier commissaire enquêteur sur l'illisibilité des documents et hauteurs de voies.
34. Pièce 34 Vidéo constat du second commissaire enquêteur sur l'illisibilité des documents et hauteurs de voies.
35. Pièce 35 Candidature de Monsieur Philippe Gamen aux élections cantonales de mars 2011 pour l'Union Pour la Savoie, soutenu par Messieurs Gaymard, Bouvard, Dantin, Vial
36. Pièce 36 Savoie Mag février 2012 Intervention du Groupe UPS favorable au Lyon Turin.
37. Pièce 37 Vidéo Camion Truchet TP opérant sur le chantier Lyon Turin Ferroviaire.

- 38. Pièce 38 Lettre du Président du Tribunal Administratif de Grenoble confirmant le courriel du Vice-Président à Monsieur Fafournoux.
- 39. Pièce 39 Procès-verbal du Conseil Municipal de Les MOLLETTES du 6 juillet 2012.
- 40. Pièce 40 Descriptif Eurotunnel (site internet eurotunnel) navettes camions.
- 41. Pièce 41 Publication OMS CIRC établissant un lien direct entre émissions des moteurs diesel et cancer du poumon. 12 juin 2012
- 42. Pièce 42 Rapport du BRGM tarissement et drainage dans la galerie EDF Belledonne 1977