

Daniel IBANEZ  
La Ville  
73800 LES MOLLETES

Monsieur Pierre – Yves FAFOURNOUX  
Président de la Commission d'Enquête  
Mairie de Les MOLLETES  
73800 LES MOLLETES

Les Molletes le 18 mars 2012

Monsieur le Président,  
Madame la Vice Présidente  
Messieurs les membres de la Commission d'Enquête,

Une enquête préalable à une déclaration d'utilité publique du projet présenté par Réseau Ferré de France (RFF) est en cours depuis le 16 janvier pour se terminer le 19 mars 2012.

## **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:

« Toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté.  
« L'Etat est garant de l'égalité de traitement des personnes handicapées sur l'ensemble du territoire et définit des objectifs pluriannuels d'actions. » ;

Par ailleurs ce principe fondamental est inscrit dans la Convention Européenne des Droits de l'Homme dont la France est signataire qui dispose:

## ARTICLE 14

### Interdiction de discrimination

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

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

#### « ARTICLE 1

##### *Interdiction générale de la discrimination*

*1. La jouissance de tout droit prévu par la loi doit être assurée, sans discrimination aucune, fondée notamment sur le sexe, la race, la couleur, la langue, la religion, les opinions politiques ou toutes autres opinions, l'origine nationale ou sociale, l'appartenance à une minorité nationale, la fortune, la naissance ou toute autre situation.*

*2 Nul ne peut faire l'objet d'une discrimination de la part d'une autorité publique quelle qu'elle soit fondée notamment sur les motifs mentionnés au paragraphe 1. »*

Vous ne pourrez donc que faire le constat que l'Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique visant l'opération d'une liaison ferroviaire entre Lyon et Turin a violé les droits fondamentaux de certains citoyens en instituant une discrimination liée à leur handicap.

### **I.b) Documents mis à la disposition du Public.**

#### *I.b.1) Discrimination par le handicap*

Une nouvelle fois les droits fondamentaux des personnes atteintes de handicap ont été violés au regard des dispositions légales nationales et de la Convention Européenne.

En effet, aucune disposition d'accessibilité n'a été mise en place pour les personnes atteintes de déficience visuelle.

De même, nombre de Communes ne disposant pas de Mairie répondant aux normes d'accessibilité ont donné accès aux documents dans des salles situées en étage comme par exemple en Mairie de Sainte Hélène du Lac et de Francin.

Ces faits ont été exposés lors des rencontres avec les commissaires Enquêteurs le 15 mars à Les Mollettes et le 16 mars à Sainte Hélène du Lac.

Aucune disposition visant à faire respecter les droits fondamentaux basés sur l'égalité des citoyens n'a été édictée dans l'Arrêté Interpréfectoral de sorte que par cette absence, le dit Arrêté a institué une discrimination violant le droit des personnes au regard du principe fondamental de l'égalité, principe rappelé dans la Loi N° 2005-102 du 11 février 2005.

La Commission d'Enquête ne pourra que le constater et en tirer les conclusions de droit qui s'imposent.

#### *1.b.2) Des documents illisibles.*

Les documents présentés par RFF ont pour but d'informer les citoyens sur les conditions générales de mise en œuvre de l'opération projetée notamment en ce qui concerne les nuisances environnementales.

A ce titre les hauteurs des ouvrages sont essentielles pour une appréciation juste du projet et de son utilité publique au regard des inconvénients qu'il présente.

Lors des présentations publiques qui ont eu lieu notamment à Chambéry, Chapareillan et La Motte Servolex, il a été exposé par RFF que des voies se situeraient à 8 mètres de hauteur voire même à 12 mètres.

L'analyse des documents mis à la disposition du public ne permet pas de situer ces élévations.

En effet, tous les « profils en long » comportent des chiffres illisibles pour l'ensemble de la population y compris pour les Enquêteurs qui l'ont reconnu lors de rencontres avec le public notamment le 15 mars à la Mairie de Les Mollettes.

A cet égard, la Commission d'Enquête constatera comme les enquêteurs que sur le « **document E5** », les pages numérotées de 67 à 93, de 100 à 123 comportant les « profils en long » sont illisibles.

De même sur la « **Pièce C** » du dossier d'enquête, les pages numérotées de 127 à 146, de 155 à 163 et de 166 à 176 présentent la même illisibilité.

Il convient d'ajouter que pour la page 164 de la dite pièce aucun document de type « profil en long » n'est communiqué.

**Ce sont donc 91 pages qui comportent des informations essentielles (hauteur des ouvrages) que le public n'a pu lire ni interpréter du fait de l'illisibilité et que la Commission ne pourra pas plus interpréter.**

L'impossibilité de lire, en raison de la fonte de caractère trop petite ou du flou ne permettant pas de déchiffrer les informations, **n'aura pas permis aux citoyens de donner un avis éclairé sur les nuisances engendrées par le projet au regard de son utilité publique.**

En tout état de cause la Commission d'Enquête ne pourra que constater que les informations nécessaires, à un libre exercice du droit des citoyens et à la formulation d'un avis éclairé, n'ont pas été fournies ou étaient illisibles. La Commission devra une nouvelle fois tirer les conclusions de droit de cette illisibilité des documents d'enquête.

## II / Sur l'Utilité Publique de l'Opération présentée par RFF.

Il convient tout d'abord de rappeler que le Conseil d'Etat a fixé par sa jurisprudence l'appréciation de l'Utilité Publique comme suit:

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

C'est donc dans ce cadre qu'il conviendra d'analyser l'opération proposée à la DUP.

L'opération projetée se compose de deux phases:

Quelques chiffres (opération soumise à enquête)

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

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

■ Principales caractéristiques

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

[www.tvnetcitoyenne.com](http://www.tvnetcitoyenne.com)

Cette opération vise à permettre essentiellement le transport de marchandises au moyen de ferroutage entre la France et l'Italie.

Les huit trains de voyageurs effectuant le trajet France Italie (3 TGV SNCF et 1 TGV Thello dans les deux sens) ont un taux de remplissage faible sur la portion internationale (Chambéry Milan).

Il est d'ailleurs intéressant pour la Commission d'Enquête de noter que depuis la séparation de la SNCF et TrenItalia au sein de la société Artesia qui exploitait antérieurement le trajet Paris Milan, il est impossible d'acheter dans les gares italiennes des billets pour accéder à ces trains, ce qui vous permettra de tirer les enseignements sur l'esprit Européen du projet présenté par RFF.

Cette situation est d'ailleurs sans aucun doute liée à l'association de Trenitalia avec Veolia Transdev pour l'exploitation des trains Paris – Venise.

Ainsi l'opération projetée trouverait son dimensionnement d'Utilité Publique sur des fondements économiques et environnementaux.

En effet, la dimension de déplacement Européen (hors marchandises) doit s'apprécier au regard des liaisons voyageurs entre Paris et Chambéry ou Annecy qui en toute logique ont une utilité publique avérée au regard des déplacements sur le territoire national.

Il convient de rappeler également que la liaison entre l'Italie (Turin et Milan notamment) et la France est assurée par la voie aérienne de façon très régulière au travers de deux aéroports au moins (Malpensa et Caselle), ce qui n'est pas le cas de la ville de Chambéry qui n'est desservi dans sa

liaison avec Paris que par le train.

L'amélioration du transport des voyageurs avec une amélioration d'environ dix minutes entre Paris et Chambéry ne constitue donc pas un paramètre déterminant dans l'utilité publique de ce projet.

Enfin cette opération s'inscrit essentiellement dans un ensemble de projets, Italien et Franco-Italien pour le transport de fret et le report modal.

## **II.a) La Cour des Comptes et les Ministres analysent les autoroutes ferroviaires et les expériences d'exploitation au regard de l'Utilité Publique conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat.**

### **II.a.1) La Cour des Comptes, les Ministres et l'Utilité Publique.**

Le rapport de la Cour des Comptes publié en Février 2012 définit le caractère d'utilité publique par les déclarations suivantes:

*« Les autoroutes ferroviaires ne pourront être une opportunité pour le fret ferroviaire **qu'à la condition de démontrer leur capacité à fonctionner à terme sans aide financière publique récurrente.** » (page 359 [première page du rapport])*

*« La décongestion du réseau routier, la réduction des risques routiers et l'impact du transport de marchandises par camion sur l'environnement constituent des priorités gouvernementales depuis un peu plus d'une dizaine d'années. L'accident dramatique du tunnel du Mont-Blanc en 1999 est à l'origine d'une relance des initiatives en ce domaine. » (page 364)*

*« Il importe qu'un **bilan énergétique et environnemental** soit réalisé, apprécié au regard de la dépense publique réalisée, et **comparé aux alternatives possibles pour atteindre les objectifs environnementaux.** » (page 381)*

*« dans la situation actuelle des finances publiques, **éviter la pérennisation d'une subvention d'exploitation** y compris dans le cadre de délégation de service public, et rechercher prioritairement la mise en place d'un **service économiquement viable** répondant à une demande solvable ; » (page 384)*

Le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable apporte dans sa réponse à la Cour des Comptes l'appréciation de l'Utilité Publique.

*« Pour pérenniser et développer ces services, **l'enjeu réside dans l'amélioration de la compétitivité du mode ferroviaire.** » (page 386).*

*« ...le Gouvernement s'est fixé comme priorité de mettre en œuvre ou de faire mettre en œuvre les différentes mesures préconisées par la Cour pour améliorer **l'efficacité du système ferroviaire**, pour les autoroutes ferroviaires comme pour l'ensemble des circulations de fret ferroviaire. » (page 386)*

*« L'objectif est que l'État et ses partenaires disposent, dès le départ, de toute **la visibilité nécessaire sur les conditions de faisabilité et de succès** de ces services. » (page 388)*

Le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie a pour sa part répondu de la façon suivante:

*« Les modifications à porter au modèle des autoroutes ferroviaires devraient porter notamment sur **l'examen plus systématique des solutions alternatives**, particulièrement le transport combiné classique, et sur **l'évaluation socio-économique préalable** de tout projet d'autoroute ferroviaire ... » (page 389)*

« 3/ Sur le plan socio-économique, l'analyse des **avantages tirés** des autoroutes ferroviaires **au regard du coût pour les finances publiques** devra être affinée. » (page 392)

« ...il conviendra **que les futurs projets fassent l'objet d'une évaluation socio-économique renforcée** permettant de **calibrer les soutiens publics au bon niveau** par rapport aux **avantages attendus** pour la collectivité. » (page 392)

Le Ministère du Budget, des Comptes Publics et de la Réforme de l'Etat indique pour sa part:

« Ce travail contribue de façon essentielle à la réflexion qui doit être menée pour **analyser la pertinence économique, la soutenabilité budgétaire et financière et l'adéquation** des autoroutes ferroviaires **aux objectifs poursuivis par le Gouvernement** en matière de report modal et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. » (pages 393)

« Celles-ci **ne sauraient en effet conduire, dans le contexte actuel des finances publiques, à un alourdissement pour l'Etat de la charge financière** en faveur de ce type d'intervention. » (page 393)

« Le développement de ces services devra donc, **au préalable, avoir fait la preuve de sa pertinence économique et commerciale, et de la capacité de ces services à pourvoir à leur propre équilibre économique sur le long terme.** » (page 393)

Les termes qui fondent le caractère d'utilité publique sont donc partagés:

Pour la Cour des Comptes:

- **démontrer leur capacité à fonctionner à terme sans aide financière publique récurrente**
- **bilan énergétique et environnemental**
- **comparé aux alternatives possibles**
- **atteindre les objectifs**
- **éviter la pérennisation d'une subvention d'exploitation**

Pour le Ministère de l'Ecologie

- **l'enjeu réside dans l'amélioration de la compétitivité**
- **l'efficacité du système ferroviaire**
- **la visibilité nécessaire sur les conditions de faisabilité et de succès**

Pour le Ministère de l'Economie et des Finances:

- **l'examen plus systématique des solutions alternatives**
- **...les futurs projets fassent l'objet d'une évaluation socio-économique renforcée**
- **calibrer les soutiens publics au bon niveau**
- **avantages attendus**

Pour le Ministère du Budget:

- **analyser la pertinence économique, la soutenabilité budgétaire et financière**
- **l'adéquation ... aux objectifs poursuivis par le Gouvernement**
- **le contexte actuel des finances publiques**
- **ne sauraient ... conduire, ..., à un alourdissement pour l'Etat de la charge financière**
- **avoir fait la preuve de sa pertinence économique et commerciale**
- **capacité de ces services à pourvoir à leur propre équilibre économique**

## **II.a.2) Les Constats de la Cour des Comptes, des Ministres et des acteurs des autoroutes ferroviaires.**

« Il en ressort que **le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier.** » (page 359)

« Les deux autoroutes examinées par la Cour ne sont pas actuellement rentables. » (page 364)

« le service offre quatre navettes quotidiennes entre deux plates-formes situées à Aiton-Bourneuf (Savoie) et

à Orbassano (Piémont). » (page 364)

« **L'autoroute ferroviaire alpine présente des caractéristiques si fortes qu'aucun développement – extension de la ligne ou généralisation du concept – ne pouvait en effet être envisagé sans une expérimentation qui mette clairement en lumière ses avantages et ses inconvénients.** » (page 365)

« **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.** » (page 366)

« **L'équilibre financier de l'autoroute alpine est assuré, depuis l'origine, par des subventions annuelles** apportées par chacun des deux Etats, de l'ordre de 6 à 7 M€ jusqu'en 2010 et de 5 M€ en 2011... » (page 367)

« **La pérennisation de l'autoroute alpine se fonde sur la perspective d'une progression des trafics qui n'est pas acquise et sur des critères de rentabilité qu'il reste à définir.** » page 368)

« **Les tarifs pratiqués, en l'absence d'autres mesures d'incitation fiscale ou d'encadrement réglementaire, peinent à rester compétitifs** par rapport à ceux de la route. Le taux de couverture des charges d'exploitation et de gestion par les recettes commerciales est faible à l'aune des expériences étrangères équivalentes (**montagne, courte distance, etc.**), dans lesquelles **le coût total est supporté à 60 % par les recettes du trafic et à 40 % par la subvention.** » (page 368)

« 3 -Un partage contestable des responsabilités et des risques » (page 368)

« **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.** » (page 368)

« **L'intervention publique en faveur des autoroutes ferroviaires n'a pas fait à ce jour l'objet d'un bilan socio-environnemental.** » (page 374)

« 2 -Des résultats modestes en termes de développement durable » (page 375)

« **Aucune évaluation économique et socio-environnementale n'a été menée pour apprécier l'intérêt de ces services au regard des coûts publics supportés. La synthèse des connaissances** « Transport combiné ferroviaire et autoroutes ferroviaires », réalisée sous l'égide du ministère chargé des transports et publiée en mai 2011, **ne répond pas à ce besoin.** » (page 377)

« **Sur le plan environnemental, les autoroutes ferroviaires présentent des atouts réels sur longue distance...** » (page 377)

« 269 **Nettement moins sur courte distance** (respectivement -36 % et -20 %) » (note page 377)

« **La réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, liée au report annuel de 500 000 camions, reste très modeste : 0,45 million de tonnes prévues en 2020. Pour en prendre la mesure, il convient de rappeler que le plan « climat » de mars 2010 vise, pour 2020, une réduction de quinze millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, par rapport à 2005, pour le secteur des transports.** » (page 378)

« **Les autoroutes ferroviaires voient leur productivité significativement accrue avec la longueur du trajet (leur rentabilité est accessible au-delà de 650 kilomètres, selon certaines études).** » (page 381)

« **A la différence de l'autoroute ferroviaire alpine, l'autoroute de plaine sur longue distance a une chance d'atteindre son objectif et à moyen terme l'équilibre économique.** » (page 383)

« **L'efficacité en report modal et l'intérêt environnemental de ces autoroutes ferroviaires resteront modestes,...** » (page 383)

**Le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable indique dans sa réponse:**

« **En effet, le service expérimental alpin a transporté près de 26 000 semi-remorques en 2011, soit un taux d'occupation des rames proche de 75 %...** » (page 386)

« **Malgré ses bons résultats techniques en termes de trafic, le service Perpignan-Luxembourg n'a pas**

**atteint, à ce stade, son équilibre financier.** » (page 387)

« **L'équilibre financier du service expérimental alpin est, lui, assuré par des subventions.** Celles-ci ont diminué d'année en année alors que le trafic augmentait et a atteint **environ 5 M€ en 2011** » (page 388)

**Le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie considère:**

« Les conclusions de la Cour sur les deux premières expériences d'autoroutes ferroviaires (entre Perpignan et Bettembourg et entre Aiton et Orbassano), **s'agissant des résultats modestes en termes de report modal et de réduction des émissions de gaz à effet de serre au regard des soutiens financiers publics consentis,** appellent une réflexion sur le modèle des autoroutes ferroviaires. » (page 389)

« Contrairement au transport routier, le fret ferroviaire connaît un fort déclin depuis plusieurs décennies, alors même qu'il **bénéficie d'un soutien financier public et ne couvre ni ses coûts d'infrastructure ni ses coûts externes** (pollution, bruit, insécurité, émissions de gaz à effet de serre ...) » (page 391)

« 281 Les entreprises de fret ferroviaire payent moins de la moitié du coût marginal d'usage de l'infrastructure. L'écart de coût est compensé à RFF par l'Etat. » (page 391 note bas de page)

« Les expériences d'autoroutes ferroviaires conduites en France depuis plusieurs années obtiennent **des résultats encore limités en termes de report modal de la route vers le chemin de fer et des effets insuffisants sur la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre.** » (page 392)

« **L'effet environnemental est, dès lors, relativement faible.** En 2010, les deux autoroutes ferroviaires auront permis d'économiser moins de 30 000 tonnes de CO<sup>2</sup>... » (page 392)

« Pour le seul coût d'exploitation des autoroutes ferroviaires, sans même prendre en compte les efforts d'investissements sur le réseau ferroviaire ni les moindres recettes fiscales sur la route, **environ 12 M€ de financements publics sont dépensés chaque année,** ce qui représente un coût élevé de 400 € par tonne de CO<sup>2</sup> évitée. » (page 392)

**Le Ministère du Budget, des Comptes Publics et de la Réforme de l'Etat conclut pour sa part:**

« **La Cour relève à juste titre que les autoroutes ferroviaires, et plus généralement le fret ferroviaire, bénéficient d'un soutien financier public très important.** » (page 393)

« En dernier lieu, eu égard aux faibles bénéfices en termes de report modal, de décongestion des axes routiers concernés et de réduction des gaz à effet de serre, que la Cour met en lumière dans son projet d'insertion, **il serait préférable que le développement des autoroutes ferroviaires se fasse au coût le plus faible possible pour les finances publiques, les interventions publiques devant, dans la mesure du possible, demeurer temporaires.** » (page 393)

« **L'autoroute ferroviaire alpine** bénéficie ainsi chaque année d'une subvention d'exploitation de la France et de l'Italie **comprise entre 6 et 7 M€ pour chacun des deux Etats, à laquelle ce sont ajoutés les financements publics nécessaires à la réalisation des travaux d'adaptation sur l'infrastructure existante,**... » (page 394)

« Il ne serait en particulier **pas acceptable pour les finances publiques de s'en remettre à la croyance que la croissance des volumes suffit à assurer la rentabilité des services.** Le développement de l'offre de services déficitaires ne conduit pas nécessairement, par l'augmentation des volumes et des usagers, à leur équilibre financier. Toute décision d'augmentation de la consistance de l'offre et du service d'autoroute ferroviaire **devrait donc absolument être précédée d'une étude d'opportunité** permettant de justifier une intervention publique. » (page 395)

« Dans l'éventualité où l'objectif de tendre vers un **équilibre économique du service serait inatteignable** -ce que la Cour semble envisager **pour l'autoroute ferroviaire alpine** -cela ne légitimerait pas pour autant que les moyens financiers mis en œuvre ne soient pas mis en perspective avec les résultats obtenus en faveur du report modal et de la décongestion des axes routiers concernés. La Cour remarque à ce titre que **l'incidence, actuelle ou potentielle, des autoroutes ferroviaires demeure très marginale en comparaison des flux routiers considérés.** » (page 395 et 396)



« Compte tenu du faible bénéfice en termes de report modal, de décongestion des axes routiers concernés et de réduction des gaz à effet de serre, il serait préférable que le développement des autoroutes ferroviaires se fasse au coût le plus faible pour les finances publiques, les interventions publiques devant, dans la mesure du possible, demeurer temporaires. » (page 396)

**REPONSE DU PRESIDENT DE RESEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF)**

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

(page 396)

**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 MODALOHR EXPRESS (CME), DU PRESIDENT DE LA SOCIETE PROPRIETAIRE DES WAGONS (SPW) et du PRESIDENT DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE PARTENAIRES**

*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.*

*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.*

*En revanche, Lorry Rail, service de plaine et de longue distance est dans un modèle économique sans subvention spécifique, et n'a donc bénéficié que des dispositifs habituels du combiné (aide à la construction des terminaux, aide au démarrage sous forme d'avance remboursable à taux zéro, subvention dite « au coup de pince », programme Marco Polo).*

(page 403)

## On retient de ces constats:

### *Pour la Cour des Comptes*

- le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier
- le service offre quatre navettes quotidiennes entre Aiton et Orbassano
- Aucun des objectifs affichés ... n'a été atteint
- L'équilibre financier de l'autoroute alpine est assuré, ..., par des subventions
- une progression des trafics qui n'est pas acquise et sur des critères de rentabilité qu'il reste à définir.
- le coût total est supporté ... à 40 % par la subvention.
- Tout en associant les partenaires privés ..., il les exonère largement des risques financiers correspondants, alors qu'elles ont commercialement dégagé un bénéfice du fonctionnement de l'autoroute alpine
- L'intervention publique ... n'a pas fait à ce jour l'objet d'un bilan socio-environnemental.
- Des résultats modestes en termes de développement durable
- Aucune évaluation économique et socio-environnementale n'a été menée pour apprécier l'intérêt de ces services au regard des coûts publics supportés.
- des atouts réels sur longue distance ... Nettement moins sur courte distance
- La réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, liée au report annuel de 500 000 camions, reste très modeste
- leur productivité significativement accrue avec la longueur du trajet (leur rentabilité est accessible au-delà de 650 kilomètres)
- A la différence de l'autoroute ferroviaire alpine, l'autoroute de plaine sur longue distance a une chance
- L'efficacité en report modal et l'intérêt environnemental de ces autoroutes ferroviaires resteront modestes

### *Pour le Ministère de l'Ecologie*

- 26 000 semi-remorques en 2011, soit un taux d'occupation des rames proche de 75 %.
- L'équilibre financier du service expérimental alpin est, lui, assuré par des subventions.

### *Pour le Ministère de l'Economie et des Finances:*

- des résultats modestes en termes de report modal et de réduction des émissions de gaz à effet de serre au regard des soutiens financiers publics consentis
- un soutien financier public et ne couvre ni ses coûts d'infrastructure ni ses coûts externes
- des résultats encore limités en termes de report modal de la route vers le chemin de fer et des effets insuffisants sur la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre
- L'effet environnemental est, dès lors, relativement faible
- les deux autoroutes ferroviaires auront permis d'économiser moins de 30 000 tonnes de CO<sub>2</sub>
- environ 12 M€ de financements publics sont dépensés chaque année
- un coût élevé de 400 € par tonne de CO<sub>2</sub> évitée

### *Pour le Ministère du Budget:*

- un soutien financier public très important
- faibles bénéfices en termes de report modal, de décongestion des axes routiers concernés et de réduction des gaz à effet de serre
- préférable que le développement des autoroutes ferroviaires se fasse au coût le plus faible possible pour les finances publiques
- L'autoroute ferroviaire alpine bénéficie ..chaque année d'une subvention d'exploitation ... comprise entre 6 et 7 M€ pour chacun des deux Etats, à laquelle ce sont ajoutés les financements publics nécessaires à la réalisation des travaux d'adaptation
- pas acceptable pour les finances publiques de s'en remettre à la croyance que la croissance des volumes suffit à assurer la rentabilité
- Le développement de l'offre de services déficitaires ne conduit pas nécessairement, par l'augmentation des volumes
- Toute décision d'augmentation ... du service d'autoroute ferroviaire devrait donc absolument être précédée d'une étude d'opportunité
- un équilibre économique du service ... inatteignable ... pour l'autoroute ferroviaire alpine
- l'incidence, actuelle ou potentielle, des autoroutes ferroviaires demeure très marginale

- **faible bénéfique en termes de report modal, de décongestion des axes routiers concernés et de réduction des gaz à effet de serre**

**Pour Réseau Ferré de France:**

- Rien

**Pour les sociétés LORRYRAIL SA, SNCF, LOGISTICA, COMPAGNIE MODALOHR EXPRESS (CME), SOCIETE PROPRIETAIRE DES WAGONS (SPW), TRANSPORT ET LOGISTIQUE PARTENAIRES :**

- **un service court, ne permettant pas de couvrir les coûts des ruptures de charge**
- **il nécessite des subventions d'équilibre permettant de combler la différence entre recettes commerciales et coûts d'exploitation... passées de 363 € par semi en 2005 à 192 € en 2011**
- **En revanche, Lorry Rail, service de plaine et de longue distance est dans un modèle économique sans subvention spécifique**

Les constatations et les réponses qui sont exprimées dans le rapport de la Cour des Comptes conduisent à considérer:

- Aucun bilan socio-environnemental n'existe,
- Les autoroutes ferroviaires ne couvrent pas leurs charges d'exploitation,
- Elles sont largement subventionnées, directement par des aides aux camions transportés (de 363 € à 192 € en 2011), prime à la pince, indirectement par un système d'absence de facturation de RFF qui est dédommagée par l'Etat,
- Elles affichent un taux d'occupation de 75% pour 4 navettes/jour,
- La réduction des gaz à effet de serre est faible ...
- ...et chère, 400 € la tonne,
- Il vaut mieux privilégier les voies sur de longues distances et en plaine,
- Mieux vaut privilégier des infrastructures moins coûteuses et rentabilisables.
- l'élément déterminant n'est pas la vitesse mais la fiabilité et la régularité

Ces conclusions, partagées par l'ensemble des Ministres et semble-t-il également par RFF qui n'a pas trouvé de remarques à faire sur le contenu du Rapport, auraient dû logiquement amener les promoteurs du projet à établir des projections économiques pour l'opération présentée.

Ce sont pourtant ces projections qui auraient permis aux citoyens consultés et à la Commission de considérer si le coût financier n'est pas excessif au regard de l'intérêt du projet, conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat, et donc de pouvoir définir si l'opération peut être qualifiée d'utilité publique ou non.

## **II.b) L'appréciation environnementale de l'Utilité Publique.**

Le rapport de la Cour des Comptes publié en février 2012 donne des informations essentielles sur les résultats du ferroutage et les expériences d'autoroutes ferroviaires en rappelant un préalable indispensable:

*« Il importe qu'un bilan énergétique et environnemental soit réalisé, apprécié au regard de la dépense publique réalisée, et comparé aux alternatives possibles pour atteindre les objectifs environnementaux. » (page 381)*

Sur ce préalable, la Cour indique:

*« 2 -Des résultats modestes en termes de développement durable » (page 375)*  
*« Aucune évaluation économique et socio-environnementale n'a été menée pour apprécier l'intérêt de*

**ces services au regard des coûts publics supportés. La synthèse des connaissances** « Transport combiné ferroviaire et autoroutes ferroviaires », réalisée sous l'égide du ministère chargé des transports et publiée en mai 2011, **ne répond pas à ce besoin.** » (page 377)

Votre Commission ne pourra que constater que les préalables à une DUP fondée sur les aspects environnementaux ne sont pas réunis, d'autant que la Cour n'est pas la seule à regretter cette situation.

Les Ministres indiquent pour leur part:

Pour le Ministre de l'Economie:

**« Les conclusions de la Cour sur les deux premières expériences d'autoroutes ferroviaires (entre Perpignan et Bettembourg et entre Aiton et Orbassano), s'agissant des résultats modestes en termes de report modal et de réduction des émissions de gaz à effet de serre au regard des soutiens financiers publics consentis, appellent une réflexion sur le modèle des autoroutes ferroviaires. »** (page 389)

**« L'effet environnemental est, dès lors, relativement faible. En 2010, les deux autoroutes ferroviaires auront permis d'économiser moins de 30 000 tonnes de CO<sup>2</sup>... »** (page 392)

Ces déclarations confirment qu'aucun bilan environnemental sérieux n'a été établi, sur lequel pourrait s'appuyer l'opération.

Ces déclarations récentes confirment également l'avis de l'Autorité Environnementale et les réponses de RFF contenues dans le document E11 ne répondent ni aux questions de l'Autorité Environnementale ni à celles de la Cour des Comptes.

Par ailleurs la Cour des Comptes fournit une évaluation précise permettant d'approcher l'économie d'émission de CO<sup>2</sup> pour les 680.000 camions projetés par RFF:

**« La réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, liée au report annuel de 500 000 camions, reste très modeste : 0,45 million de tonnes prévues en 2020. Pour en prendre la mesure, il convient de rappeler que le plan « climat » de mars 2010 vise, pour 2020, une réduction de quinze millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, par rapport à 2005, pour le secteur des transports. »** (page 378)

On peut donc évaluer l'économie pour 680.000 camions transportés à 0,612 million de tonnes soit 4,08 % de l'engagement de la France pour 2020, étant ici rappelé que ce pourcentage est déterminé avec le nombre annoncé pour 2035 soit 15 ans après!

Au regard de ce résultat extrêmement faible et du pourcentage de l'objectif de 15 millions de tonnes qu'il représente, la France devrait investir plus de 294 Milliards d'€, sur une base de 12 Milliards d'€ que représenterait le financement français annoncé de cette ligne dans son ensemble Franco Italien.

Cela suffit à démontrer que l'investissement prévu pour autant que le budget annoncé soit tenu, n'a pas de commune mesure avec la trop faible amélioration environnementale escomptée.

Cependant la Commission d'enquête ne pourra pas ignorer les réelles destructions environnementales que ce projet engendrera.

Des premières preuves de ces dégâts irréparables sont apportées par des travaux de même type sur le territoire de la Commune de Villarodin Le Bourget.

La Commission a sans doute noté la réponse de Monsieur Caraboeuf à la question d'un architecte lors de la réunion publique organisée à Chapareillan. Cette personne a indiqué lors de son intervention sa qualité d'Architecte Conseil de la Commune de Villarodin et a questionné RFF sur ces tarissements de sources possibles au regard de la situation connue à Villarodin.

La réponse obtenue s'est limitée à indiquer que des études seraient faites pour tenter de déterminer les passages des eaux et que RFF essaierait d'en éviter le tarissement.

Ces déclarations de bonnes intentions ne sont pas recevables dans des régions où nombre de communes bénéficient d'approvisionnement en eau potable provenant des sources.

Chacun connaît la difficulté voir l'impossibilité de définir les passages et donc les risques inhérents au percements de tels tunnels, il ne s'agit donc pas d'un risque limité mais bien au contraire sur la totalité du tracé de risques avérés par les percements existants.

Par ailleurs, en cette matière, la Commission d'Enquête notera qu'aucun engagement n'est pris dans ce domaine pour garantir les communes ou les personnes des risques de tarissement des sources.

Enfin la Commission d'Enquête constatera que nombre de Communes situées dans une zone de fort risque lié au possible tarissement de leurs sources d'eau n'ont pas été intégrées dans la liste des communes visées par l'Enquête Publique.

### Les volumes transportés suite aux Extractions.

RFF fournit les chiffres suivants pour les volumes de matériaux extraits:

Par étape de réalisation, les bilans matériaux synthétiques sont les suivants :

> Première étape : (PK 0 à 76,7)

Bilan Matériaux 1ère étape (volumes en milliers de m <sup>3</sup> )	
Matériaux excavés	
Extraction	11 401
Re prise sur stock provisoire	1 286
Total extraction	12 687
Besoins du projet	
Matériaux valorisables issus des terrassements	6 934
Produits de carrières	805
Total besoins	7 739
Excédents	
Impropres	5 564
Matériaux valorisables	189
Total à mettre en dépôt	5 753

⇒ Deuxième étape : (PK 55,8 à 118,7)

Bilan Matériaux 2ème étape (volumes en milliers de m <sup>3</sup> )	
Matériaux excavés	
Extraction	6 409
Reprise sur stock provisoire	0
<b>Total extraction</b>	<b>6 409</b>
Besoins du projet	
Matériaux valorisables issus des terrassements	2 771
Produits de carrières	2 23
<b>Total besoins</b>	<b>2 994</b>
Excédents	
Impropres	3 301
Matériaux valorisables	3 38
<b>Total à mettre en dépôt</b>	<b>3 639</b>

Ce sont donc 17,81 Millions de m<sup>3</sup> qui doivent être extraits pour réaliser l'ouvrage proposé.

Un Camion peut transporter environ 15 m<sup>3</sup> ce qui représente pour une masse volumique de 1,5 tonne / m<sup>3</sup> un poids transporté 22,5 tonnes.

Le document présenté ne précise pas si les matériaux sont considérés foisonnés ou non, de façon à se placer dans la meilleure hypothèse pour RFF, la présente étude considère que les matériaux sont foisonnés.

La durée des extractions est estimée dans le dossier à 4 ans, ce qui représenterait un volume annuel de 4,452 millions de m<sup>3</sup> par an à transporter.

Soit 296.833 transports camion par an pour la seule extraction des matériaux. La Commission d'Enquête pourra évaluer les nuisances produites par des passages camions qui seront du double (aller et retour).

Ce sont donc près de 600.000 passages par an sur une durée de 4 années, **pour le seul lot d'extraction**, qui viendront perturber les zones de travaux.

Bien évidemment les émissions de gaz à effet de serre participent à la remise en cause de la justification environnementale de l'opération proposée à l'enquête préalable à la DUP.

Il existe donc bien des risques et des inconvénients, même s'il est avéré que le ferroutage doit être retenu pour le transport des marchandises.

***Cependant d'autres solutions moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement existent. Elles répondent aux exigences de la situation économique de la France et de l'Europe conformément aux avis de la Cour des Comptes et des Ministres en exercice, ainsi qu'aux exigences environnementales.***

Ce sont ces solutions alternatives qui doivent être étudiées notamment par des rénovations et des adaptations des lignes existantes tout en préservant par des aménagements opportuns la tranquillité des riverains et leur sécurité.

## II.c) L'appréciation économique de l'Utilité Publique.

### II.c.1) Une analyse économique de l'opération dans l'ensemble Franco Italien (Lyon – Turin).

L'opération envisagée doit tout d'abord être analysée économiquement dans sa dimension totale (de Lyon à Turin) pour permettre d'en déduire l'existence ou non d'une pertinence économique.

C'est l'objet de ce premier point.

Le coût de cet investissement est évalué à plus de 20 Milliards d'€ répartis comme suit:

- Tunnel international: 9,975 Milliards d'€
- Phase 1 Lyon Chambéry Ligne Mixte: 4,5 Milliards d'€
- Phase 2 Ligne Fret Chartreuse Belledonne: 3,2 Milliards d'€
- Ligne italienne tunnel international à Turin: 3 Milliards d'€

Soit un total d'investissement de 20,675 Milliards d'€ compte tenu de l'évaluation de 3 Milliards pour la partie italienne dont le site Wikipédia indique que les aménagements complémentaires prévus en Val de Suze entraînent un surcoût de 1 Milliards d'€.

La partie Française est évaluée à 140 kms (source RFF) ce qui porte le coût du kilomètre à 55 Millions d'€.

Les analyses suivantes ont donc été basées sur ces évaluations. La Commission d'Enquête retiendra cependant que la valorisation annoncée et communément partagée est de 24 à 25 Milliards d'€.

Par ailleurs, la Commission d'Enquête aura noté que l'évaluation présentée par RFF pour arriver à un coût des phases 1 et 2 de l'opération soumise à enquête publique peut paraître quelque peu fantaisiste.

Quelques chiffres (opération soumise à enquête)

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

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

■ Principales caractéristiques

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

[www.tvnetcitoyenne.com](http://www.tvnetcitoyenne.com)

En effet, il est singulier d'observer que la deuxième phase est évaluée à 3,2 Milliards d'€ alors qu'elle comporte 54 kms de tunnels contre 32 kms pour la phase 1 qui est évaluée à 4,5 Milliards d'€.

Ces évaluations sont d'autant plus douteuses que l'évaluation fournie par LTF (filiale de RFF et RFI) sur son site internet évalue à 9,975 Milliards d'€ le tunnel international d'une longueur de 53,1 kms (source Ministère des transports France). C'est donc un coût de 187 853 107 € du kilomètre qui est évalué par LTF.

Ainsi, les 140 kms de voies dont 86 kms de tunnels représenteraient un coût inférieur aux 53,1 kms du tunnel international!

Si l'on rapporte sur la seule partie des tunnels le coût au kilomètre annoncé par LTF on obtiendra pour les 86 kms un coût de 16 155 367 231 € auxquels il faut ajouter les voies non enterrées.

Ce serait donc plus du double du montant annoncé qu'il faudrait prendre en compte pour l'évaluation économique du projet!

La présente étude a été effectuée après consultation du rapport d'audit ci-dessous:



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

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

(page 192)



## II. EVALUATION DE LA RENTABILITE ECONOMIQUE

### A- Méthodologie

On évalue la rentabilité économique d'un projet d'infrastructure en considérant l'entité globale « SNCF + RFF ». En effet, cette rentabilité dépend exclusivement de la demande finale des usagers, du coût d'exploitation du service ferroviaire, du besoin en matériel roulant qui relèvent de la SNCF, en même temps que du coût de l'infrastructure, tant en investissement qu'en exploitation, qui sont à la charge de RFF.

(page 200)

Source Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport – Inspection Générale des finances / Ponts et Chaussées

### Exploitation actuelle de la Ligne Aiton – Orbassano.

Pour l'année 2011, 26.000 camions ou remorques ont été transportés.

Il circule 4 navettes quotidiennes à un taux de 75% de remplissage.

Le prix moyen facturé pour le transport ferroulage est de 280 € HT.

Pour chaque passage une subvention de 192 € a été payée par les Etats.

Le coût marginal des infrastructures a été financé à 60% par l'Etat

L'investissement de 200 Millions d'€ d'adaptation n'est pas couvert par l'exploitation.

La société d'exploitation réalise des pertes ce qui a conduit SNCF Geodis à racheter les participations de Vinci Concessions et la CDC en novembre 2010 (Les Echos 18/10/2010)

On peut donc, par extrapolation, fixer le coût actuel de transfert par camion au prix facturé augmenté de la subvention par camion, soit 472 €.

Le coût du transport par route se décompose comme suit:

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

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

Il existe donc un différentiel important entre le prix moyen facturé pour le transport ferroviaire et le coût du transport routier, puisque le transporteur routier bénéficie d'une « économie » de 96,20 €.

Compte tenu de cet avantage concurrentiel, on doit se poser la question de savoir ce qui justifie la faiblesse du nombre de camions transportés.

## Projection d'exploitation Lyon Turin.

Le coût de transport routier pour ce trajet de 308 kms (sur route) est le suivant:

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

On constate immédiatement que pour un trajet supérieur de 134 kms le coût au km a diminué pour s'établir à 1,62 € au km soit 0,54 €. cette différence provient d'un coût nettement inférieur pour la section autoroutière Lyon St Rémi de Maurienne.

Cette situation accentue sur ce trajet (soumis à enquête publique) la détérioration des conditions de concurrence au profit de la route.

Pour évaluer les conditions d'exploitation future, j'ai considéré un amortissement **sur 100 ans** de l'investissement projeté par RFF, LTF et RFI.

La totalité du projet étant évaluée à 20,675 Milliards d'€ un amortissement linéaire sur 100 années représente une charge annuelle de 206,750 Millions d'€.

RFF a fait des projections de transport en réponse à l'Autorité Environnementale dans le document E11.

Offre et fréquentation	2025	2030	2035
Fréquence horaire : nombre d'aller et retour par heure	1	2	3
Nombre de trains par jour (JOB - 2 sens confondus)	48	80	108
Nombre de trains annuel (JOB - 2 sens confondus)	15 600	24 000	32 400
Nombre de poids lourds transportés par an (2 sens confondus)	328 000	504 000	680 000

Ma projection est établie en considérant que le trafic de 680.000 poids lourds transportés par an (égal à la totalité du trafic annuel passant par le tunnel du Fréjus actuellement) permet d'approcher l'amortissement de l'investissement en fonction de la durée retenue de 100 ans.

Pour mémoire il faut reprendre les informations publiées par LTF pour le tunnel international en matière de maintenance des installations:

### Coût de fonctionnement de la future liaison transfrontalière :

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

Soit un total de 64,3 Millions d'€ de charges par an pour le propriétaire des voies et un coût par camion de 94,56 €.

Par mesure de prudence nous évaluerons donc le coût d'exploitation total du projet sur la base des informations de l'exploitant du tronçon Aiton Orbassano soit 280 €. (exploitation et infrastructure).

La Commission d'Enquête notera que cette approche optimiste, voire très optimiste du coût de l'exploitation, est conforme à la méthodologie des auditeurs de l'Inspection Générale des Finances qui indiquent:

## II. EVALUATION DE LA RENTABILITE ECONOMIQUE

### A- Méthodologie

On évalue la rentabilité économique d'un projet d'infrastructure en considérant l'entité globale « SNCF + RFF ». En effet, cette rentabilité dépend exclusivement de la demande finale des usagers, du coût d'exploitation du service ferroviaire, du besoin en matériel roulant qui relèvent de la SNCF, en même temps que du coût de l'infrastructure, tant en investissement qu'en exploitation, qui sont à la charge de RFF.

Projection économique basée sur un amortissement à 100 ans

Le prix facturé pour le transport ferroviaire d'un camion a été fixé à 506,74 € ce qui correspond à l'amortissement annuel par camion du coût du projet sur une base de 680.000 camions par an sur une durée de 60 ans:

20 675 000 000,00 €	Coût estimé de l'ensemble du projet pour Lyon Turin
60	Années d'amortissement des travaux
344 583 333,33 €	Amortissement annuel
680 000	Camions transportés par an document réponse AE page 32
<b>506,74 €</b>	Coût d'un passage hors coût d'exploitation

Ce montant est à comparer au coût du transport routier définit grâce aux informations du CNR, AREA, Tunnel de Fréjus, qui permettent d'approcher un montant de 499,07 €.

On peut donc considérer que ce prix est un prix marché.

Le montant affecté sur ce prix à l'exploitation (Fret et infrastructures) est de 280 €.

Le nombre de camion transportés est celui communiqué par RFF dans les documents d'enquête.

Sur la base de ces éléments on obtient les chiffres suivants pour les périodes 2025 à 2030, 2030 à 2035 et à partir de 2035.

2025	
20 675 000 000,00 €	Coût estimé de l'ensemble du projet pour Lyon Turin
100	Années d'amortissement des travaux
206 750 000,00 €	Amortissement annuel
328 000	Camions transportés par an document réponse AE page 32
<b>630,34 €</b>	Coût d'un passage hors coût d'exploitation
506,74 €	Montant facturé par camion
280,00 €	Montant affecté à l'exploitation
403,60 €	Perte par camion
<b>661 896 400</b>	Perte de 2025 à 2030

<b>2030</b>	
20 675 000 000,00 €	Coût estimé de l'ensemble du projet pour Lyon Turin
100	Années d'amortissement des travaux
206 750 000,00 €	Amortissement annuel
504 000	Camions transportés par an document réponse AE page 32
<b>410,22 €</b>	Coût d'un passage hors coût d'exploitation
506,74 €	Montant facturé par camion
280,00 €	Montant affecté à l'exploitation
183,48 €	Perte par camion
<b>462 365 200</b>	Perte de 2030 à 2035

<b>2 035</b>	
20 675 000 000,00 €	Coût estimé de l'ensemble du projet pour Lyon Turin
100	Années d'amortissement des travaux
206 750 000,00 €	Amortissement annuel
680 000	Camions transportés par an document réponse AE page 32
<b>304,04 €</b>	Coût d'un passage hors coût d'exploitation
506,74 €	Montant facturé par camion
280,00 €	Montant affecté à l'exploitation
77,30 €	Perte par camion
<b>262 834 000</b>	Perte après 2035

661 896 400 €	Perte totale sur la période de 2025 à 2030
462 365 200 €	Perte par camion 2030 à 2035
262 834 000 €	Perte totale sur la période de 2030 à 2035
<b>1 387 095 600 €</b>	<b>TOTAL DE LA PERTE SUR 15 ANS Amortissement 100 ans</b>
<b>12 951 791 600 €</b>	<b>TOTAL DE LA PERTE SUR 100 ANS Amortissement 100 ans</b>

Il faudrait pour obtenir un équilibre financier sur les bases retenues pouvoir facturer un prix de 584,05 € par camion sur la base de 680.000 camions par an.

Dans ces conditions la « perte de lancement » s'établirait comme suit:

535 108 000 €	Perte totale sur la période de 2025 à 2030
267 544 000 €	Perte par camion 2030 à 2035
<b>802 652 000 €</b>	<b>TOTAL DE LA PERTE SUR 10 ANS Amortissement 100 ans</b>

## Conclusions

Il apparaît à la lecture de ces projections que l'investissement projeté ne sera jamais équilibré et que la réalisation de ce projet aurait pour conséquence d'alourdir le déficit public et de transmettre aux générations futures des déficits complémentaires.

Ces chiffres montrent que les craintes exposées par la Cour des Comptes, partagées par l'Autorité Environnementale, les différents Ministres, les Auditeurs de Inspection Générale des Finances et les membres du Conseil Général des Ponts et Chaussées, sont largement fondées.

**Ils montrent également que la raison consiste à suivre l'avis de la Cour des Comptes et des Ministres à savoir étudier les alternatives et les projets plus économes.**

En tout état de cause il n'est pas envisageable que RFF ne fournisse pas les projections économiques de son projet en exploitation avec des chiffres étayés.

### **II.c.2) Une analyse économique de l'opération soumise à Enquête Publique (Lyon Saint Jean de Maurienne).**

Cette section représente selon Mappy.fr une distance e 175 km.

La méthodologie utilisée est la même que celle utilisée pour analyser la pertinence économique du trajet Lyon – Turin dans son ensemble.

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

Le coût affecté à l'exploitation a été déterminé sur la base des 280 € précédemment utilisés pour les 308 kms de Lyon à Turin rapportés à 175 kms de Lyon à Chambéry soit un montant de 159,09 €.

Le prix de vente estimé l'a été dans les mêmes conditions de concurrence avec le prix de la route soit 185 €.

**Il est important de signaler à la Commission d'Enquête que ce prix estimatif constitue en lui-même un avantage compétitif important pour le rail et les sociétés de transport qui n'ont pas à supporter le coût de leur chauffeur sur le trajet Lyon – Turin.**

Dans ces conditions favorables, qui permettent d'envisager un fort report modal comme l'a fait RFF dans son document, et sur une durée d'amortissement de 100 ans, en considérant un coût des ouvrages de 7,7 Milliards d'€ avec les plus grandes réserves sur sa validité, les pertes peuvent être évaluées comme suit:

<b>2025</b>	
7 700 000 000,00 €	Coût estimé de l'ensemble du projet pour Lyon Turin
100	Années d'amortissement des travaux
77 000 000,00 €	Amortissement annuel
328 000	Camions transportés par an document réponse AE page 32
<b>234,76 €</b>	Coût d'un passage hors coût d'exploitation
185,00 €	Montant facturé par camion
159,09 €	Montant affecté à l'exploitation
208,85 €	Perte par camion
<b>342 509 091</b>	Perte de 2025 à 2030

<b>2030</b>	
7 700 000 000,00 €	Coût estimé de l'ensemble du projet pour Lyon Turin
100	Années d'amortissement des travaux
77 000 000,00 €	Amortissement annuel
504 000	Camions transportés par an document réponse AE page 32
<b>152,78 €</b>	Coût d'un passage hors coût d'exploitation
185,00 €	Montant facturé par camion
159,09 €	Montant affecté à l'exploitation
126,87 €	Perte par camion
<b>319 709 091</b>	Perte de 2030 à 2035

<b>2 035</b>	
7 700 000 000,00 €	Coût estimé de l'ensemble du projet pour Lyon Turin
100	Années d'amortissement des travaux
77 000 000,00 €	Amortissement annuel
680 000	Camions transportés par an document réponse AE page 32
<b>113,24 €</b>	Coût d'un passage hors coût d'exploitation
185,00 €	Montant facturé par camion
159,09 €	Montant affecté à l'exploitation
87,33 €	Perte par camion
<b>296 909 091</b>	Perte après 2035 par tranche de 5 ans

Une nouvelle fois, les calculs les plus optimistes basés sur des sous-évaluations du coût des ouvrages, avec des taux de report modal difficilement crédibles, une durée d'amortissement de 100 ans et des coûts d'exploitation minorés, montrent que seules les pertes s'accroissent dans des conditions bien pires pour cette opération soumise à Enquête Publique.

La projection des pertes à 15 ans et à 100 ans pour l'opération proposée s'établit comme suit:

342 509 091 €	Perte totale sur la période de 2025 à 2030
319 709 091 €	Perte par camion 2030 à 2035
296 909 091 €	Perte totale sur la période de 2030 à 2035
<b>959 127 273 €</b>	<b>TOTAL DE LA PERTE SUR 15 ANS Amortissement 100 ans</b>
<b>14 023 127 273 €</b>	<b>TOTAL DE LA PERTE SUR 100 ANS Amortissement 100 ans</b>

Les pertes sur la section proposées sont donc abyssales!

Pour obtenir un équilibre financier permettant d'amortir les ouvrages avec 680.000 camions transportés, le prix de passage à facturer devrait être de 272 € ce qui conduirait tout de même à une perte de lancement de 662 millions sur les 10 premières années.

**La question initiale était de savoir si le projet proposé répondait aux critères permettant de la qualification d'utilité publique, énoncés par le Conseil d'Etat, la Cour des Comptes et les Ministres.**

### **La réponse ne peut être que négative.**

En effet, la réduction des émissions de CO<sup>2</sup> est considérée comme limitée au regard du nombre de camions transportés (680.000). Le budget des travaux sur la partie France évalué à 7,7 Milliards d'€ devrait pouvoir être utilisé de façon plus rationnelle en permettant au minimum un retour sur investissement rapide et avec une meilleure réduction des gaz à effet de serre.

**Par ailleurs, ces chiffres montrent qu'il y a une véritable obligation pour RFF de garantir le coût annoncé des travaux par le biais d'une compagnie d'assurance solvable qui ne soit pas la fiscalité.**

*Quelques commentaires sur les incidences économiques du projet.*

## **L'emploi.**

Il est indéniable que, tant le chantier de construction que l'exploitation de la ligne créeront des emplois.

En ce qui concerne l'exploitation de la ligne, LTF annonce sur son site Internet un effectif de 130 personnes pour un investissement d'environ 10 Milliards d'€.

**Rapporté à l'investissement France de 7,7 Milliards d'€ cela représenterait 100,35 emplois.  
Rapporté aux kilomètres de voies installées cela représenterait environ 350 emplois**

En ce qui concerne la construction en elle-même, RFF ne communique pas de chiffres, cependant des estimations ont circulé faisant état de 2.500 emplois pour la création du tunnel autrichien.

Les effets induits sur l'emploi s'avèrent négatifs dans secteur du transport et par delà d'un point de vue général.

En effet, le CNR (Comité National Routier) indique que la distance quotidienne moyenne parcourue par un camion est de 455,15 kms.

Par ailleurs une grande partie des camions sont exploités par des artisans. Ce type d'entreprise ne pourra pas adapter ses moyens à la gestion centralisée qu'impliquent les autoroutes ferroviaires, notamment par la gestion de deux terminaux (l'un à Lyon et l'autre à Turin).

De ce fait ce sont les groupes et les grandes entreprises de transport qui pourront adapter leur offre à ce type d'organisation grâce notamment à leurs connexions internationales.

Il y a donc un risque avéré de voir ces entreprises artisanales connaître des difficultés financières et devoir faire l'objet de procédures collectives. En tout état de cause le statut de ces entreprises n'en sera que plus précaire.

Enfin la prise en charge de 308 kms par le ferroutage viendra mécaniquement diminuer les distances parcourues par les camions, ce seront donc autant d'emplois en moins dans la profession.

On peut extrapoler cette diminution d'emplois par la multiplication de 680.000 camions et les 308 kms de trajets soit 209.440.000 kms.

Selon le CNR, un camion parcourt 103.000 kms par an, **ce sont donc 2.033 emplois** dans le transport qui disparaîtront à moins que les artisans endettés pour le paiement de leurs camions ne cherchent d'autres solutions pour survivre. A ce chiffre brut, il convient d'ajouter un taux de 10% correspondant aux congés payés alors que les camions continuent en général de transporter.

Ce sont donc dans le secteur du transport routier un minimum de 2.200 emplois qui seront détruits dans la catégorie des chauffeurs. Il convient d'y ajouter les emplois indirects qui seront touchés.

Dans le secteur agricole, il y a encore indéniable que des emplois disparaîtront « mécaniquement » du fait de la diminution des surfaces cultivées suite aux expropriations.

***On peut donc raisonnablement évaluer le nombre d'emplois détruits par ce projet et le fixer à un minimum de 2.500.***

Une nouvelle fois le coût social de ces destructions d'emplois sera supporté par la collectivité, venant dégrader un peu plus le déficit public de la France.

***La Commission d'Enquête aura donc à cœur d'établir le bilan social en terme d'emploi pérennes, ce qui ne pourra que la convaincre de l'inutilité publique de l'opération proposée.***

### Le coût à 100 ans des ouvrages.

Pour évaluer ce coût, il suffit de se reporter aux publications de LTF pour le tunnel international. LTF indique que le coût annuel sera de 64,3 Millions d'€.

Le coût d'entretien et de Maintenance de cet ouvrage sur 100 ans sera donc de 6,430 Milliards d'€.

***Ce calcul simple montre que l'amortissement de l'ouvrage est impossible, puisque son coût de maintenance est égal à environ deux tiers du prix annoncé.***



## **Le financement des ouvrages par une taxe sur les poids lourds.**

Lors de la réunion du 13 mars qui s'est tenue à Chambéry, plusieurs élus ont expliqué que l'absence de pollution a un coût, que les transporteurs paieront une taxe sur la circulation qui doit rapporter 800 millions d'€ par an et que par conséquent le Lyon Turin serait payé en dix ans.

On ne peut pas imaginer qu'un tel discours soit encore tenu, lorsque l'on connaît la transposition immédiate dans les prix des effets de l'augmentation de la TVA, ainsi, prôner la mise en place de taxes qui vont immanquablement se retrouver dans les prix des produits et donc être payées in fine par les utilisateurs ou les collectivités.

En bref ce que l'on reconnaît par ce discours, c'est que d'une manière ou d'une autre cette ligne sera payée par des contribuables en augmentant la pression fiscale sur les ménages dans un pays qui compte 8 Millions de personnes sous le seuil de la pauvreté et 6 millions de chômeurs et dont le déficit public est abyssal.

En conclusion, Monsieur le Président, Madame la Vice Présidente, Messieurs les membres de la Commissions d'Enquête, il apparaît que l'intérêt public de l'opération proposée apparaît comme insuffisant au regard du coût financier, des risques environnementaux, des atteintes à la propriété privée, de la destruction d'emplois...

Je reste bien sûr à la disposition de votre Commission pour toute information complémentaire sur ces observations, qui ne peuvent que s'avérer incomplètes, dans la mesure où elle ne peuvent couvrir la totalité des aspects sociaux et environnementaux.

Cependant les seuls aspects évoqués dans la présente, suffisent à mon sens à déclarer l'Enquête Publique et l'Arrêté Interpréfectoral comme ayant violé les droits fondamentaux de citoyens en ne respectant pas les règles d'accessibilité aux dossiers de l'Enquête.

Les aspects économiques basés sur des chiffres issus de l'étude de la Cour de Comptes, des dossiers de l'Enquête Publique ou d'organismes professionnels tels que le CNR, montrent que l'opération proposée ne pourra être équilibrée financièrement.

Ainsi les recommandations des principaux Ministres et de la Cour des Comptes sur les notions de « soutenabilité financière », ou de pertinence économique ne pourront que vous amener à rejeter un projet qui ne pourra conduire qu'à un alourdissement de la charge financière pour l'Etat pour un bénéfice environnemental faible et sans commune mesure avec les nuisances irréversibles de ce projet.

***« Celles-ci ne sauraient en effet conduire, dans le contexte actuel des finances publiques, à un alourdissement pour l'Etat de la charge financière en faveur de ce type d'intervention. » (page 393) (Ministère du Budget)***

Comme vous l'aurez bien compris, il ne s'agit pas de refuser des solutions de ferroutage permettant de décongestionner et sécuriser les axes routiers tout en diminuant les émissions de CO<sup>2</sup>, bien au contraire, il s'agit de mettre en œuvre des moyens moins onéreux permettant d'atteindre des objectifs réalistes de report modal plus rapidement sans créer des nuisances et des désastres irréversibles mais en couvrant les voies pour la tranquillité de tous.

Je me permets enfin de vous livrer quelques citations du rapport d'audit de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées:

Dès lors, *il est actuellement impossible de déterminer avec une précision raisonnable l'horizon de saturation de certaines sections du réseau.* (page 19)

A cet effet, l'article 4 du décret du 5 mai 1997 portant statut de RFF dispose que « *RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré 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* ». (page 21)

*Cette règle impose en conséquence une certaine rigueur financière au gestionnaire d'infrastructure pour les investissements de développement et permet en principe d'éviter une progression non maîtrisée de l'endettement. En contrepartie, elle révèle un besoin en concours publics substantiel dès que le projet n'atteint pas le taux de rentabilité minimal exigé pour RFF.* (page 21)

...tout d'abord, la *tarification des circulations de fret couvre à peine la moitié de leurs coûts marginaux d'usage* supportés par le gestionnaire d'infrastructure<sup>46</sup>. Dans une approche élargie au coût marginal social, la sous-tarification est évidemment encore plus importante. Cette situation est problématique dans la mesure où chaque circulation Fretsupplémentaire déséquilibre les comptes de RFF. (page 28)

Bien sûr d'autres citations pourraient illustrer le propos mais ce rapport est constitué de 746 pages. Il ne fait que conforter l'analyse actuelle alors qu'il a été rédigé avant la crise de 2008 et la dégradation de la note de la France qui induira des niveaux de financements plus défavorables qu'à l'époque de sa rédaction.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie, Monsieur le Président, Madame la Vice Présidente, Messieurs les membres de la Commission d'Enquête, de recevoir l'expression de ma respectueuse considération.

Daniel IBANEZ

Pièces au dossier:

Rapport de la Cour des Comptes Février 2012

Rapport d'audit de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

## Sources de l'analyse.

La présente étude s'est appuyée sur des documents publiés et connus bien que peu repris dans le dossier soumis à l'Enquête Publique ou dans les réunions publiques qui se sont tenues.

Le rapport de la Cour des Comptes publié en Février 2012 analysant les autoroutes ferroviaires. Ce rapport est accompagné des réponses des Ministres concernés et des sociétés concernées.

Le rapport d'audit de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées publié datant de Février 2003.

L'avis de l'Autorité Environnementale, publié le 7 décembre 2011 et repris dans le document E11 de l'enquête publique.

Par ailleurs les informations et chiffres utilisés pour la présente analyse proviennent de consultations de documents mis à la disposition du public ou trouvés sur Internet.

Détermination du trafic prévisionnel établi par RFF dans le document E11 page 32:

Offre et fréquentation	2025	2030	2035
Fréquence horaire : nombre d'aller et retour par heure	1	2	3
Nombre de trains par jour (JOB - 2 sens confondus)	48	80	108
Nombre de trains annuel (JOB - 2 sens confondus)	15 600	24 000	32 400
Nombre de poids lourds transportés par an (2 sens confondus)	328 000	504 000	680 000

Détermination du coût des travaux tunnel international, Site internet «LTF»:

**Coût des travaux**

**Les coûts du Lyon-Turin se divisent en deux parties : la première (et la plus importante) est consacrée aux investissements ; l'autre est liée au fonctionnement de l'ouvrage.**

**Coût d'investissement :**

La section transfrontalière a été évaluée à un coût de construction (aléas et imprévus compris) de **9 975 M €** en valeur 1er janvier 2010.

Détermination du coût des travaux France Projet Lyon Turin, Présentation RFF lors des réunions publique:

Quelques chiffres (opération soumise à enquête)

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

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

■ Principales caractéristiques

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

[www.tvnetcitoyenne.com](http://www.tvnetcitoyenne.com)

Détermination du coût des travaux Italie: évaluation 3 Milliards d'€.

Détermination des distances routières: Mappy.fr:

Lyon Turin = 308 kms

Aiton Orbassano = 174 kms

Détermination des péages autoroutes France site Internet APPR:

Camion Classe 4 Lyon St Rémi de Maurienne Barrière via Chambéry Chignin: 75,30 €

Camion Classe 4 Aiton St Rémi de Maurienne Barrière: 32,70 €

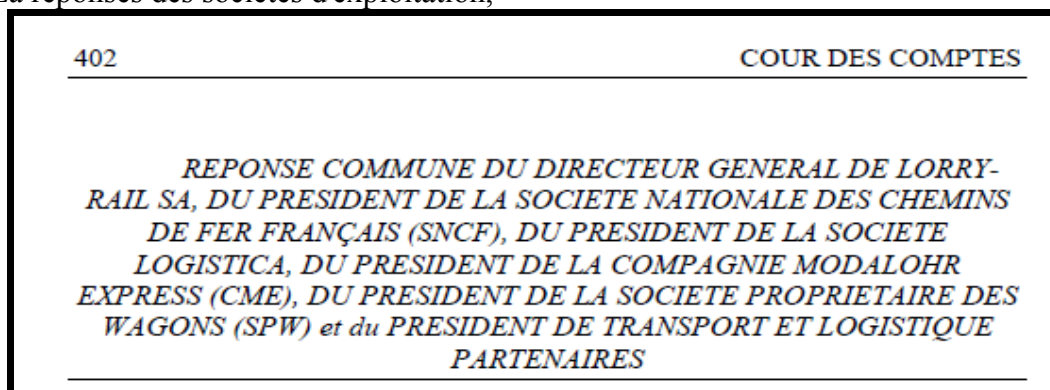
Coûts d'exploitation d'un semi remorque 40 tonnes, Site Internet Comité National Routier (CNR):

Informations recueillies: Prix d'achat tracteur et remorque, consommation carburant, coût salarial et charge, kilométrage moyen quotidien et annuel, amortissement....

Rapport Public annuel de la Cour des Comptes, Autoroutes Ferroviaires Février 2012:

Le document contient:

- le rapport de la Cour des Comptes,
- la réponse du Ministère des Finances
- La réponse du Ministère du Budget,
- La réponse du Ministère de l'environnement
- La réponse du Président de RFF
- La réponses des sociétés d'exploitation,



L'avis de l'Autorité environnementale reprise dans le document E11 de l'enquête Publique.

L'arrêt du Conseil d'Etat

**Conseil d'État**  
**Décisions Conseil d'État**

**Assemblée**  
**n° 170856 et 170857**

**A**

**ASSOCIATION CONTRE LE PROJET DE L'AUTOROUTE TRANSCHABLAISIENNE et autres**

**Madame Bechtel, rapp.**

**Madame Denis-Linton, c. du g.**

**1997-03-28**

**Le Conseil d'État statuant au Contentieux,**

**Sur le rapport de la 10ème sous-section de la Section du Contentieux,**

Le Prix du transport Aiton Orbassano a été obtenu lors d'un entretien téléphonique avec la société exploitante de la ligne Fret: Entre 230 € et 350 € selon l'horaire et la charge, le prix moyen s'établit à 280 € HT. (Monsieur Catani Directeur Commercial)