

5- VOYAGEURS : LES TEMPS DE TRAJET

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

⇒ Les gains annoncés sont d'environ 1 heure, ils sont **insuffisants** pour concurrencer l'avion.

Le trajet Lyon-Turin est actuellement de 2h40 on nous annonce un gain de 50 mn pour près de 30 Milliards, qui en a vraiment besoin ?

Le projet est un projet **Lyon Saint-Exupéry (aéroport) <=> Turin : le centre de Lyon ne sera pas relié par le projet**, il faudra prendre le tramway ou déboursier 2 à 3 milliards de plus pour le CFAL Nord et Sud.

6- CRÉATION D'EMPLOIS : OÙ EST LA VÉRITÉ ?

Le nombre de création d'emplois annoncé varie en fonction des humeurs !

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

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

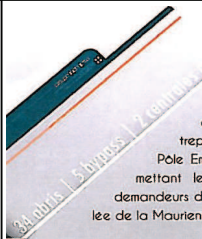
Au Fréjus un deuxième tunnel routier de 13 km est en cours de percement.

Le dépliant de promotion indique que pour ce tube le nombre d'emplois est de 170 personnes.

En rapportant le nombre d'emplois à la longueur creusée on obtient **1 505,18 emplois**.
(114 kms / 12,875 kms X 170)

Cela confirme le chiffre annoncé en Suisse de 1.800 emplois et non pas les 6.000 ou 30.000 annoncés.

Ce chantier ne créera jamais l'emploi promis



Emploi

Dans le cadre de la réalisation du projet de la galerie de sécurité, la SFTRF, le groupement d'entreprises RAZEL- BILFINGER-BERGER et Pôle Emploi ont signé une convention permettant le recrutement et la formation des demandeurs d'emploi situés notamment dans la vallée de la Maurienne.

Ce chantier nécessite en effet un effectif moyen d'environ 170 personnes et fait appel à de nombreux sous-traitants dans la vallée de la Maurienne.

Une usine de préfabrication de voussoirs a été créée à Saint Etienne de Cuneis et emploie une quarantaine de personnes.

7- LES MESURES EFFICACES A EFFET IMMEDIAT

Interdiction des Poids Lourds circulant à vide ou peu chargés dans les Alpes

Aucun coût pour la collectivité

Cette mesure doit être associée à la création de plateformes de groupages et dégroupages notamment dans les gares de triages existantes

200.000 à 300.000 camions de moins

Transfert sur la mer du trafic Italo-Espagnol transitant sur la côte méditerranéenne

Construction de navires rouliers pour un investissement de 600 Millions d'€

700.000 camions de moins à Vintimille

Utilisation immédiate de la ligne existante pour le transport des marchandises par le rail

La capacité inutilisée d'au moins 14,6 millions de tonnes correspond à :

800.000 camions de moins

Construction de wagons de fret à motorisation répartie

Déjà étudié et primé par le PREDIT, elle permettrait de **réduire la dépense d'énergie, augmenter la capacité de la ligne par l'allongement des convois, s'affranchir des contraintes des pentes, automatiser et assouplir le transport de marchandises par l'automatisation des assemblages de trains.**

LYON-TURIN : tout conduit à le REJETER

LYON-TURIN : tout conduit à s'interroger

1- INFRASTRUCTURE EXISTANTE : TRAFIC EN BAISSÉ, SOUS-UTILISATION

Rappel : les points de passage entre la France et l'Italie

Par les Alpes du Nord : 3 passages

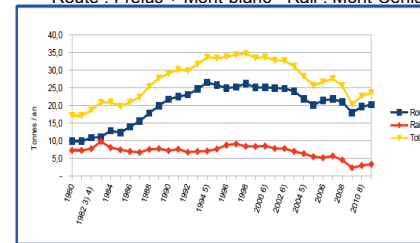
L'autoroute Blanche et le **tunnel du Mont-Blanc**
L'autoroute de Maurienne et le **tunnel du Fréjus**
La ligne ferroviaire par le **tunnel du Mont-Cenis**
Montgenèvre (très négligeable)

Côte Méditerranéenne : 2 passages

L'autoroute et le passage de **Vintimille**
Le transport maritime

Evolution des trafics route + fer

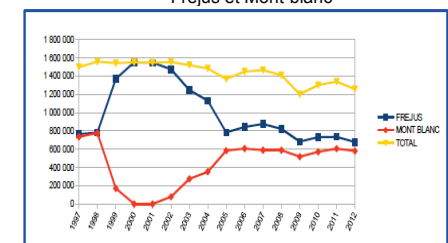
Route + Fer par Fréjus, Mont-Blanc, Mont-Cenis
Tonnage annuel de 1980 à 2011
Route : Fréjus + Mont-blanc - Rail : Mont-Cenis



Source : OFT Suisse

- ⇨ Chute du tonnage **TOTAL** depuis 1998
- ⇨ Chute du tonnage **ROUTE** depuis 1994
- ⇨ Chute du tonnage **RAIL** depuis 1997

Route, comparatif Fréjus et Mont-Blanc
Nombre de camions/an de 1996 à 2012
Fréjus et Mont-blanc



1999 - 2003 fermeture du tunnel du Mt Blanc Sources : GIP Transalp, GEIE TMB, SITAF

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

Trafic annuel rail + route Mont-Blanc + Fréjus + Mont-Cenis		
1998 (pic historique)	2006 (avant la crise)	2011
34,7 Mio T	26,7 Mio T	23,6 Mio T

Les **prévisions** d'augmentation de trafic émises depuis 20 ans par RFF ont **toujours été contredites par la réalité**.
Le nombre de camions en 2012 est inférieur à celui de 1990, le tonnage en 2011 inférieur à 1988.
La chute des échanges entre France et Italie **est antérieure à la crise et remonte à 1998.**

La capacité de la ligne ferroviaire existante

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

22 Millions de Tonnes : selon François LEPINE, PDG de Lyon Turin Ferroviaire jusqu'en 2008, dans un droit de réponse au Monde Diplomatique de juillet 2007

3,4 Mio T transportées sur le rail en 2011 = **15 % de la capacité** de la ligne existante
9,8 Mio T transportées sur le rail en 1983 avant les investissements de modernisation et d'augmentation de capacité
18 Mio T disponibles = **1.200.000 camions de moins sur la route**, leurs marchandises sont transférables dès maintenant sur le rail

La ligne historique, inapte à accepter le report modal ? Le contre-exemple suisse

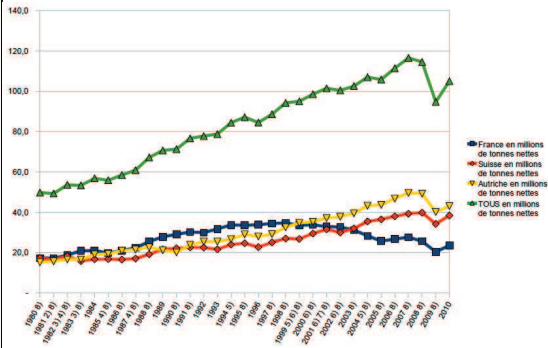
La ligne ferroviaire historique française, pour 700 mètres de dénivelé, a fait passer en 2011 **3,4 Mio T** (9,8 Mio T en 1983).

La ligne ferroviaire historique suisse du Saint-Gothard a un profil très similaire: dénivelé de 900 mètres fortes pentes (de 1.150 m à 237 m). Elle est utilisée, puisque le nouveau tunnel du Gothard ne sera en service que fin 2016. Il y passe en 2011 **14,4 Millions de Tonnes** de fret ferroviaire et 16,8 Mio T en 2000, soit **5 fois le volume actuel de notre ligne historique.**

La SNCF a été condamnée à 61 Millions d'€uro d'amende pour avoir sur-réservé wagons et sillons ferroviaires (sans les utiliser) et entravé la concurrence

2- COMPRENDRE LA CHUTE DES TRAFICS FRANCE-ITALIE

Evolution des transports France / Suisse / Autriche et Allemagne



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

Alors que ces deux pays voient leurs flux (qui comprennent les échanges entre Italie et Allemagne) augmenter jusqu'à la crise, la France, elle, est structurellement orientée à la baisse.

L'explication de ces différences tendancielle provient de la nature des biens transportés, issus de la production industrielle pour les échanges France Italie. Mais entre 1970 et 2010, la part de l'industrie dans le PIB français a diminué de moitié, passant de 22% à 11% !

A l'inverse, la Suisse et l'Autriche enregistrent les hausses liées aux importations d'Asie de biens marchands sur l'axe Nord/Sud qui s'ajoutent aux échanges industriels.

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

3- DES PREVISIONS DE TRAFIC JAMAIS RÉALISÉES

Nombre de PL Mont-Blanc + Fréjus - Prévisions

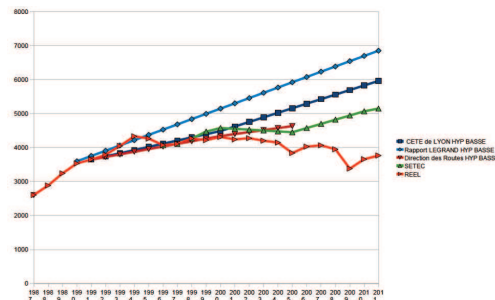
Depuis plus de 20 ans, de nombreuses prévisions ont été publiées, prévoyant des augmentations de trafic de marchandises, de camions, de fret ferroviaire.

⇒ Toutes se sont avérées erronées.

Les différents rapports d'études et de prévisions concluent également depuis plus de 20 ans à la saturation de la ligne existante au plus tard en 2010.

⇒ Utilisation actuelle: 15 %.

La Cour des Comptes a pointé ces erreurs dans son référentiel du 1er août 2012



51 Millions de tonnes : c'est l'augmentation irréaliste du tonnage, route + fer ; prévue par RFF à l'horizon 2035.

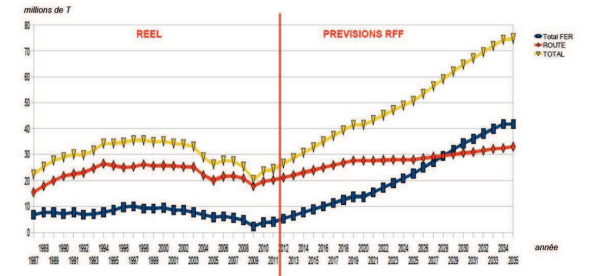
C'est l'augmentation du tonnage de 1980 à 2011 entre l'Italie et l'ensemble Suisse, Autriche et Allemagne !

Route	2004	2020			2025			2030			2035		
		Référence	Projet	Gain de trafic	Référence	Projet	Gain de trafic	Référence	Projet	Gain de trafic	Référence	Projet	Gain de trafic
Route (Fréjus + Mt Blanc)													
Mt par an	22,0	28,6	27,7	-0,9	33,1	28,1	-5,0	39,0	30,6	-8,4	46,8	33,1	-13,7
Milliers de PL	1 485,0	1 906,0	1 847,0	-59,0	2 217,0	1 874,0	-343,0	2 604,0	2 034,0	-570,0	3 124,0	2 206,0	-918,0
Fer classique													
Mt par an	8,0	10,8	11,1	0,3	11,4	15,4	4,0	11,8	24,1	12,3	9,9	28,6	18,6
Autoroute ferroviaire													
Mt par an	0,2	2,2	2,7	0,5	2,6	7,2	4,6	2,7	10,1	7,4	2,7	13,1	10,4
Milliers de PL	16,0	141,0	175,0	34,0	165,0	432,0	267,0	175,0	599,0	424,0	176,0	776,0	599,0
Total rail													
Mt par an	8,2	13,0	13,8	0,8	14,0	22,6	8,6	14,5	34,2	19,7	12,6	41,6	29,0

Une telle augmentation pour les seuls échanges entre la France et l'Italie est simplement IMPOSSIBLE.

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

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



4- LES COÛTS : PHARAONIQUES, SOUS-EVALUÉS

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

Le Tunnel international ou tunnel de base

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

La Suisse a mis en place une commission de suivi des coûts qui rédige un rapport d'étape tous les six mois. Les aléas n'existent plus, le tunnel étant en phase d'équipement ferroviaire. Le coût final, apprécié des renchérissements, est de 12.777 millions de francs suisses actualisés soit **10.585 millions d'€**.

- ⇒ Pourtant, **M. AYRAULT annonce un coût de 8.500 millions d'€**, se bornant à relayer l'information de LTF. Aucune explication n'est fournie sur cette « amélioration » de 2 milliards d'€.
- ⇒ Le tunnel sous la Manche à coûté 12 Milliards d'€ pour une longueur de 50 km.

CD

Les accès français

Ils ont été annoncés à l'enquête publique à **7,7 Milliards d'€**, pourtant la longueur des tunnels prévus, 86 kms (59 kms équivalents tunnels bi-tube) et les lignes non enterrées, 54 kms avec des ouvrages d'art à des hauteurs de près de 12 mètres de haut, montrent que ce coût est également sous évalué.

Le coût sera de toute évidence supérieur à **11 Milliards d'€** comme l'a annoncé la Cour des Comptes dès le mois de juillet.

Selon quelle logique peut-on construire un tunnel à grande capacité (40 millions de tonnes) alors que les accès ne permettent pas d'y amener ce tonnage ?