

387. En effet, selon la composition qui sera retenue pour cette commission communale ou intercommunale (commission dont les pouvoirs sont exorbitants du droit commun : cf. loi du 09 mars 1941 modifiée), l'avenir du milieu rural, dont celui de Laissaud, pourra être plus ou moins profondément bouleversé.
388. Par ailleurs, des questions qui auraient pu obtenir une réponse avant ou pendant l'enquête publique auprès de cette structure officielle ou des structures officieuses citées (Commission de pilotage interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles impactées par la réalisation de la LGV et Commission Territoriale de Concertation et de Suivi pour la Combe de Savoie) n'ont pu être formulées qu'après l'enquête publique.
389. Elles ont donné lieu, dans le meilleur des cas, soit à des réponses dilatoires, soit, plus généralement, à pas de réponse du tout (exemples, copies jointes).
390. Il convient donc de considérer que l'enquête publique a été menée et le décret du 23 août 2013 pris, sans que soient respectées les dispositions sus-rappelées du code rural et de la pêche maritime.
391. Cette irrégularité est de nature à prononcer le retrait du décret du 23 août 2013 et de tous les actes subséquents.

Chapitre 4

Sur la légalité interne

Section 1 – En droit, la notion d'utilité publique

A – L'approche du Conseil constitutionnel

392. Comme l'a souligné le Conseil constitutionnel dans plusieurs décisions, notamment celles de 1993 sur les conditions d'aide et d'investissement des établissements d'enseignement privé et de 1996 sur le statut de la Polynésie française, « La Déclaration des droits de l'Homme reconnaît le caractère fondamental du droit de propriété dont la conservation constitue l'un des buts de la cité politique et qui est mis au même rang que la liberté, la sûreté ou la résistance à l'oppression ».
393. Dans le domaine de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le Conseil constitutionnel retient « qu'aux termes de l'article 17 de la Déclaration de 1789 : « La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité » En l'absence de privation du droit de propriété au sens de cet article, il résulte néanmoins de l'article 2 de la Déclaration de 1789 que les atteintes portées à ce droit doivent être justifiées par un motif d'intérêt général et proportionnées à l'objectif poursuivi (*Décisions n° 2011-208 QPC du 13 janvier 2012, cons. 4 ; n° 2011-*

209 QPC du 17 janvier 2012, cons. 4 ; n° 2011-212 QPC du 20 janvier 2012, cons. 3).

B –L’approche de la Cour européenne des droits de l’homme

394. La déclaration d'utilité publique, comme condition de l'expropriation à venir des biens des personnes privée constitue manifestement une privation de propriété, au sens de la seconde phrase du premier alinéa de l'article 1 du Protocole n° 1.

395. La CEDH recherche si cette privation de propriété reposait sur une « cause d'utilité publique » au sens de cette disposition. Elle rappelle à cet égard qu'elle reconnaît aux Etats contractants et aux autorités qui en constituent l'émanation, une marge d'appréciation pour juger si, dans telles ou telles circonstances, une question de cette nature se pose et justifie des privations de propriété (*CEDH, James et autres c. Royaume-Uni*, 26 juin 1985, série A n° 98-A, § 46 ; *CEDH, Motais de Narbonne c. France*, n° 48161/99, du 2 juillet 2002, § 18). La CEDH respecte la manière dont ils conçoivent les impératifs d'« utilité publique » au sens de l'article 1 du Protocole n° 1 sauf si leur jugement se révèle manifestement dépourvu de base raisonnable (arrêt *James et autres* précité, mêmes références).

396. La CEDH reconnaît aux États une marge d'appréciation dans l'évaluation de l'utilité publique qui fonde l'expropriation, mais les personnes privées ne doivent pas se voir imposer une charge disproportionnée (*CEDH, 12 février 2007, Maupas c. France, requête n° 13844/02*).

397. La Cour européenne l'expropriation, s'attache à vérifier que les mesures contestées n'ont pas rompu le juste équilibre entre la sauvegarde du droit de propriété et les exigences de l'intérêt général (*CEDH, 23 septembre 1982, Sporrang et Lönnroth c. Suède, requêtes n° 7151/75 et n° 7152/75*).

398. Mais toute ingérence dans le droit au respect des biens doit aussi ménager un « juste équilibre » entre les exigences de l'intérêt général de la communauté et les impératifs de la sauvegarde des droits fondamentaux de l'individu.

399. En particulier, il doit exister un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé par toute mesure privant une personne de sa propriété. L'équilibre à ménager entre les exigences de l'intérêt général et les impératifs des droits fondamentaux est rompu si la personne concernée a eu à subir « une charge disproportionnée » (*CEDH, Saints monastères c. Grèce*, 9 décembre 1994, Série A n° 301-A, §§ 70-71 ; *CEDH, Motais de Narbonne*, précité, § 19).

400. Par ailleurs, notamment, nonobstant le silence de l'article 1 du Protocole n° 1 en matière d'exigences procédurales, les procédures applicables en matière de déclaration d'utilité publique doivent offrir à la personne concernée une occasion adéquate d'exposer sa cause aux autorités compétentes afin de contester effectivement les mesures portant atteinte aux droits garantis par cette disposition. Pour s'assurer du respect de cette condition, il y a lieu de considérer les procédures applicables d'un point de vue général (*CEDH, AGOSI c. Royaume-Uni*, 24 octobre 1986, série A n° 108, § 55 ; *CEDH, Hentrich c.*

France, du 22 septembre 1994, série A n° 296-A, § 49 ; CEDH, Jokela c. Finlande, du 21 mai 2002, n°28856/95, CEDH 2002-IV, § 45).

401. En reconnaissant à chacun « le droit au respect de ses biens », l'article 1er du protocole additionnel N° 1 garantit en substance le droit de propriété 10 (*CEDH, 13 juin 1979, Marckx C/ Belgique, Série A N° 31*), sans exclure pour autant la possibilité pour les États de recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique ni de réglementer l'usage de ces biens pour des motifs d'intérêt général (*CEDH 23 septembre 1982, Sporrong et Lonroth C/ Suède, Série A N° 88 ; CEDH 23 avril 1996, Phocas C/ France, Droit et Patrimoine 1996, p. 89 ; pour les références : H.T. Adams, «Le droit de propriété dans la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales », RDP 1953, p. 317 ; S. Braconnier, « Jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme et droit administratif français », Ed. Bruylant 1997, p. 251 ; B. Stern, « Le droit de propriété, l'expropriation et la nationalisation dans la Convention européenne des droits de l'homme », D.P.C.I. 1991, p. 394-423 ; F. Sudre, « La protection du droit de propriété par la Cour européenne des droits de l'homme », D. 1988, Chron. p. 71 ; Ph. Rémy « La propriété privée considérée comme un droit de l'homme » in « La protection des droits fondamentaux », PUF 1993, p. 123 ; Jan de Meyer, « Le droit de propriété dans la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme » in « Le droit de propriété en Europe occidentale et orientale » Ed. Bruylant, 1995, p. 55 et ss.)*

C – L'approche du Conseil d'Etat

1/ La notion classique

402. L'article 17 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen du 26 août 1789 n'est plus seulement destiné à autoriser l'expropriation. Elle a pour fonction primordiale de consacrer en tant que tel l'intérêt général qui s'attache à la réalisation d'un projet.

403. Les décisions d'aménagement font l'objet d'un contrôle maximal : le juge administratif exerce un contrôle de l'utilité publique du projet selon la méthode du bilan (*CE, Ass., 28 mai 1971, Ville nouvelle Est, Rec. p. 409*). L'utilité publique ne s'apprécie donc pas *in abstracto* mais bien au cas par cas, en fonction des circonstances de fait particulières de l'affaire : « Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente ». Le juge inclut désormais l'impact sur l'environnement (*CE Ass., 20 octobre 1972, Sté civ. Sainte Marie de l'Assomption*). Il ne s'agit pas seulement de mettre en balance intérêt public et intérêt privé, mais d'arbitrer entre les différents intérêts publics en cause.

404. La jurisprudence a dégagé l'existence d'un principe de proportionnalité, désormais reconnu par l'article R.122-3 du code de l'environnement. Plus le projet est important, et plus il apparaît avoir des incidences réelles sur l'environnement, plus l'étude doit être précise et détaillée, et plus le juge

exercera un contrôle approfondi (*CE, 14 novembre 1988, Commune de Saint-Vrain ; CE, 11 décembre 1996, Association de défense de l'environnement orangeois ; CE, 24 octobre 1984, Comité de défense de Rochefort-en-Terre*).

405. Si le bilan est positif, l'utilité publique de l'opération sera reconnu, et dans le cas contraire, les actes administratifs pris dans le cadre de la procédure d'expropriation seront annulés (*CE, 27 juin 2008, autoroute A 406, n° 311638*).

406. Le bilan coûts-avantages est autant une théorie justifiant l'atteinte portée au droit de propriété qu'une méthode permettant d'apprécier la régularité de l'action des pouvoirs publics. Les travaux de construction de l'autoroute A 400, qui devait relier, sur une distance de 35 kilomètres, l'autoroute A 40, au sud d'Annemasse, à Thonon-les-Bains, et dont le coût financier, de plus de 2,6 milliards de francs, a été considéré comme excédant l'intérêt de l'opération au regard du trafic attendu, compte tenu de l'abandon du projet de prolongement de la liaison jusqu'à la frontière suisse (*CE. Ass. 28 mars 1997, Association contre le projet de l'autoroute transchablaisienne et autres, p. 120*).

2/ La prise en compte du principe de précaution

407. Aux termes de l'article 1er de la Charte de l'environnement :

« Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ».

408. Aux termes de son article 5 :

« Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage ».

409. Aux termes du 1° du II de l'article L.110-1 du code de l'environnement, la protection et la gestion des espaces, ressources et milieux naturels s'inspirent notamment du « principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable ».

410. Dans un arrêt de principe du 12 avril 2013 (*Association coordination interrégionale Stop THT et autres, n° 342409, 342569, 342689, 342740, 342748, 342821*), le Conseil d'État a défini les modalités de son contrôle du respect du principe de précaution par les actes déclaratifs d'utilité publique, dans les termes suivants :

« Il résulte des dispositions des articles 1er et 5 de la Charte de l'environnement ainsi que de l'article L. 110-1 du code de l'environnement que le principe de précaution s'applique en cas de

risque de dommage grave et irréversible pour l'environnement ou d'atteinte à l'environnement susceptible de nuire de manière grave à la santé. Une opération qui méconnaît les exigences du principe de précaution ne peut légalement être déclarée d'utilité publique.

« Il appartient dès lors à l'autorité compétente de l'Etat, saisie d'une demande tendant à ce qu'un projet soit déclaré d'utilité publique :

« - de rechercher s'il existe des éléments circonstanciés de nature à accréditer l'hypothèse d'un risque de dommage grave et irréversible pour l'environnement ou d'atteinte à l'environnement susceptible de nuire de manière grave à la santé, qui justifierait, en dépit des incertitudes subsistant quant à sa réalité et à sa portée en l'état des connaissances scientifiques, l'application du principe de précaution ;

« - dans l'affirmative, de veiller à ce que des procédures d'évaluation du risque identifié soient mises en œuvre par les autorités publiques ou sous leur contrôle ;

« - de vérifier que, eu égard, d'une part, à la plausibilité et à la gravité du risque, d'autre part, à l'intérêt de l'opération, les mesures de précaution dont l'opération est assortie afin d'éviter la réalisation du dommage ne sont ni insuffisantes, ni excessives.

« Il appartient au juge de vérifier que l'application du principe de précaution est justifiée, puis de s'assurer de la réalité des procédures d'évaluation du risque mises en œuvre et de l'absence d'erreur manifeste d'appréciation dans le choix des mesures de précaution. Ce contrôle est autonome de celui de l'utilité publique de l'opération projetée et doit être effectué préalablement à celui-ci (*Rapprocher s'agissant du contrôle du juge sur l'atteinte portée par une DUP à un espace remarquable : CE, 20 mai 2011, Communauté d'agglomération du lac du Bourget, n° 325552 325553 335931, p. 248*).

411. En outre, dans l'hypothèse où un projet comporterait un risque potentiel justifiant qu'il soit fait application du principe de précaution, l'appréciation par le juge, dans le cadre du contrôle dit du bilan, de l'utilité publique de l'opération projetée est portée en tenant compte, au titre des inconvénients d'ordre social du projet, de ce risque de dommage tel qu'il est prévenu par les mesures de précaution arrêtées et des inconvénients supplémentaires pouvant résulter de ces mesures et, au titre de son coût financier, du coût de ces dernières.

Section 2 – Discussion sur la notion d'utilité publique

I – L'absence de saturation des infrastructures existantes

A – La présentation erronée de promoteurs du projet

412. Dès sa version d'origine en 1993, le programme Lyon-Turin a été justifié par la progression des trafics dans le Nord des Alpes, la thèse avancée étant une saturation des passages nord-alpins en 2010.

Deuxième explication, une quasi saturation des liaisons transalpines. Les études récentes montrent qu'en 2010 les franchissements alpins actuels seront tous saturés.

Le contexte économique pris en compte dans l'étude franco-italienne est celui défini par M. LEGRAND dans son rapport de 1991, qui prévoit plus que le doublement du trafic d'ici 20 ans, et quasiment le triplement du trafic routier entre FRANCE et ITALIE, l'essentiel de la croissance se faisant par ce mode.

Pièce C, p. 225

413. La saturation du réseau étant considérée comme une perspective établie, les solutions étaient soit de doubler l'un des tunnels routiers existant, à savoir le Fréjus ou le Mont-Blanc, soit de créer un équipement entre Lyon et Turin, centré sur le chemin de fer pour un usage mixte : voyageur, fret et, aussi, autoroute ferroviaire :

Dans son rapport remis en novembre 1991, Maurice Legrand considérait que la saturation des infrastructures actuelles tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus interviendrait à l'horizon 2010 et que les études sur de nouvelles traversées alpines entre la France et l'Italie devaient être entreprises sans attendre.

Dans les Alpes du nord, trois possibilités ont été recensées :

- doublement du tunnel routier du mont Blanc
- doublement du tunnel routier du Fréjus
- liaison ferroviaire Lyon-Turin avec franchissement alpin mixte voyageurs, fret et éventuellement autoroute ferroviaire

Si les ministres des transports français et italien réunis le 25 janvier 1993 ont décidé d'étudier, dans les Alpes du sud, la création de deux nouvelles liaisons routières, l'une entre Nice et Coni, l'autre entre le val de Durance et le val de Suse, dans les Alpes du nord, ils ont considéré que la priorité devait être donnée au transport de marchandises par fer et que l'hypothèse d'un doublement du tunnel du Fréjus ou du mont Blanc devait être abandonnée.

Pièce C, p. 252 et 253

A cette moindre pénalisation de l'environnement, proportionnelle au trafic, s'ajoute une moindre consommation d'espace réservé aux emprises des infrastructures dès lors que le report du trafic routier sur LGV éviterait la saturation du réseau, donc la construction de nouvelles autoroutes et le doublement des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.

III - LES CHOIX EFFECTUES A L'EGARD DES SOLUTIONS ET MODES ALTERNATIFS

Dans son rapport remis en novembre 1991, Maurice LEGRAND considérait que la saturation des infrastructures actuelles des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus intervenait à l'horizon 2010 et que les études sur de nouvelles traversées alpines entre la France et l'Italie devaient être entreprises sans attendre.

Sur la base des conclusions de ce rapport, le ministre des transports français et le ministre des travaux publics italien ont décidé, au cours de leur réunion du 25 janvier 1993 que pour les Alpes du Nord, la priorité devait être donnée au transport des marchandises par fer et considéré, en conséquence, que le doublement d'un des deux tunnels routiers existants ou la création d'un nouveau franchissement routier n'était pas nécessaire.

Pièce C, p. 183

414. Par déclaration conjointe en date du 3 décembre 2012 lors du sommet franco-italien de Lyon, les ministres français et italien ont décidé d'ouvrir à la circulation la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus en cours de percement, en contradiction avec les présentations faites depuis l'origine et encore lors de l'enquête publique portant sur le percement :

Par la présente déclaration :

Nous décidons que, à l'issue des travaux pour doter le tunnel du Fréjus d'une galerie de sécurité, ce nouvel ouvrage sera, dans le respect des procédures nationales et communautaires et des délais correspondants, ouvert à la circulation à une seule voie de circulation, dans le sens de l'Italie vers la France, le tunnel actuel étant, simultanément, réduit à une seule voie de circulation, pour le sens de la France vers l'Italie ;

puis

Afin de garantir l'application de cette limitation, nous décidons que la Commission Intergouvernementale du tunnel du Fréjus sera chargée, le moment venu, de vérifier que la circulation des poids-lourds (véhicules de classe 3 et 4) ne dépasse pas 4 200 véhicules/jour et 1 050 000 véhicules/an, et de prendre les mesures éventuelles appropriées à cet effet ;

La Commission Intergouvernementale est également chargée d'examiner et de valider l'équilibre financier de l'ouvrage.

Nous donnons mandat à nos administrations et demandons aux sociétés exploitantes de procéder aux études et aménagements nécessaires à la mise en œuvre de ces décisions.

Fait à Lyon, le 3 décembre 2012.

Le Ministre délégué
chargé des Transports, de la Mer
et de la Pêche

Frédéric CUVILLIER

Le Vice Ministre
des Infrastructures et
des Transports

Mario CIACCIA

415. Il convient de rappeler que le nombre de poids lourds circulant par le tunnel routier du Fréjus en 2012, tous types de poids lourds confondus (norme EURO)

était de 1.857 par jour et de 677.876 pour l'année, le maximum ayant été constaté en 2000 (pendant la fermeture du tunnel du Mont-Blanc) avec 1.553.252 poids lourds tous types confondus (norme EURO) correspondant à 4.255 par jour.

416. Dans le même temps, des prévisions, justifiaient la nécessité de construire une ligne ferroviaire voyageurs à grande vitesse entre Lyon, Montmélian et Turin, en visant une augmentation significative du trafic voyageurs jusqu'à 10,8 millions de passagers :

<u>Annexe 2)</u>	<u>Sur la croissance du trafic d'abord</u>
Actuellement, 2,6 Millions de voyageurs utilisent le fer entre la FRANCE et l'ITALIE à MODANE. Rappelons qu'il faut 4 heures pour LYON - TURIN.	
A l'ouverture de LYON - MONTMELIAN, ils seront environ 6,2 Millions. A cette échéance, LYON - TURIN se fait en 2 h 45.	
A l'ouverture du tunnel, ils seront 9,9 Millions ou 10,8 Millions selon que le tunnel seul est réalisé dans une première phase, ou que la section MONTMELIAN - TURIN est réalisée en une seule fois. LYON - TURIN se fait alors en 1 h 20 à 1 h 40.	

Pièce C, p. 230

B – Les réalités chiffrées

1/ Le fret ferroviaire

a/ Données générales

417. Loin d'avoir augmenté, le tonnage transporté entre la France et l'Italie par les passages nord-alpins a diminué depuis 1994, comme l'indique l'Office Fédéral de Transports Suisse (OFT).

EVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES AUX PRINCIPAUX PASSAGES NORD ALPINS en Millions de Tonnes

	1994	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Mont-Blanc	14,3	2,9	0	0	1,3	4,5	5,2	8,5	9,1	8,6	8,6	7,8	8,7	9,2
Tansit	8,6	1,2	0	0	0,5	1,7	1,7	2,8	2,9	2,8	2,8	1,7	1,7	1,8
Echange	5,7	1,7	0	0	0,8	2,8	3,5	5,7	6,2	5,8	5,8	6,1	7	7,4
Fréjus	12,2	22,8	25,8	25,7	24,1	20,7	16,8	11,6	12,5	13,1	12,2	10,2	11	11
Tansit	2,7	6,9	8,2	8,2	7,7	6,6	3,5	2,4	2,6	2,7	2,6	1,2	1,1	1,1
Echange	9,5	15,9	17,6	17,5	16,4	14,1	13,3	9,2	9,9	10,4	9,6	9	9,9	9,9
Fréjus + Mont Blanc	26,5	25,7	25,8	25,7	25,4	25,2	22	20,1	21,6	21,7	20,8	18	19,7	20,2

Tansit Fréjus + Mont-Blanc	11,3	8,1	8,2	8,2	8,2	8,3	5,2	5,2	5,5	5,5	5,4	2,9	2,8	2,9
Echange	15,2	17,6	17,6	17,5	17,2	16,9	16,8	14,9	16,1	16,2	15,4	15,1	16,9	17,3
MontCenis	7,7	9,2	9,4	8,6	8,6	7,8	6,9	6	6,1	5,7	4,6	2,4	3,9	3,4
Tansit	2,9	3,2	3,1	2,7	2,7	2,1	1,1	0,5	0,8	0,3	0,1	0	0	0
Echange	4,8	6	6,3	5,9	5,9	5,7	5,8	5,5	5,3	5,4	4,5	2,4	3,9	3,4
Fréjus + Mt-Blanc + MontCenis	34,2	34,9	35,2	34,3	34	33	28,9	26,1	27,7	27,4	25,4	20,4	23,6	23,6
Tansit Alpes Nord	14,2	11,3	11,3	10,9	10,9	10,4	6,3	5,7	6,3	5,8	5,5	2,9	2,8	2,9
Echange	20	23,6	23,9	23,4	23,1	22,6	22,6	20,4	21,4	21,6	19,9	17,5	20,8	20,7

Source : Alpinfo, Office Fédéral de Transports Suisse (OFT)

418. La diminution des tonnages n'est pas conjoncturelle, comme liée à une crise économique, mais structurelle, et elle va se poursuivre.

419. Les chiffres sont constants :

- le nombre de poids lourds aux deux passages nord-alpins du Fréjus et du Mont-Blanc est en 2012, de 1,259 million de camions, c'est un niveau inférieur à celui de 1990, à savoir 1,287 million ;
- le chiffre le plus élevé a été constaté en 1998 avec 1,561 million de camions ;
- au 30 septembre 2013, on dénombre 954.858 camions ce qui représente une diminution de 47.755 camions, par rapport à la même période de l'année 2012.

Source www.sitaf.it et www.tunnelmb.net

420. Ces chiffres sont en total décalage avec les prévisions de 1994 :

Sans autoroute ferroviaire, le trafic par trains passerait de 9,4 Mt à 14,4 Mt.

Cela représente 250 000 poids lourds de moins sur les routes et autoroutes de RHONE-ALPES (ISERE, SAVOIE et HAUTE SAVOIE), l'équivalent de 50 % du trafic actuel du Fréjus.

Avec autoroute ferroviaire, ce serait 1 350 000 PL/an, soit environ 4 000 camions/jour qui passeraient de la route au fer, 2 000 camions de moins dans la seule traversée de CHAMBERY et de la COMBE DE SAVOIE, des camions en moins aussi sur A43 en ISERE et dans l'Avant-Pays Savoyard.

Pièce C, p. 231

421. En synthèse :

- les transports de marchandises aux passages nord-alpins ont diminué avant la

- crise mondiale de 2007/2008 ;
- les passages routiers et ferroviaires ne sont pas saturés ;
 - dans le même temps, et hors effets liés à la crise, les tonnages et circulations de camions ont augmenté sur des axes Nord Sud, notamment en Suisse et en Autriche.

b/ Les autoroutes ferroviaires

422. Le dossier d'enquête publique affirme :

Développer les autoroutes ferroviaires

Outre le fret ferroviaire conventionnel, le projet permettra de répondre aux objectifs de reports modaux par la mise en œuvre d'autoroutes ferroviaires performantes pour traverser les Alpes.

Un tel service est déjà en place entre Aiton, près de Chambéry et Orbassano dans la banlieue de Turin. Bien que limitée dans un premier temps au transport des citernes, compte tenu des contraintes de gabarit, l'Auto-route Ferroviaire Alpine a connu un franc succès, démontrant les attentes autour d'un tel service. Ce service doit se développer d'une part par la mise en œuvre de rotations supplémentaires, d'autre part par son extension depuis un départ en région lyonnaise. Par ailleurs, la mise au GB1 de l'axe va permettre d'offrir ce service à un éventail de poids lourds plus important.

Pièce C, p. 5

423. Cette présentation, rédigée comme une vérité d'évidence, est en réalité matériellement inexacte, le document d'enquête publique ignore les éléments prouvés. La Cour de Comptes les a révélés dans son rapport du mois de février 2012.

424. Les chiffres sont encore confirmés par président de la société exploitant l'autoroute :

27.000 camions transportés

Ces nouveaux clients représentent 12.500 voyages par an. Ils contribuent à limiter les pertes dues au secteur historique qui sont estimées à environ 15 %. L'année 2012, avec près de 27.000 camions transportés, enregistrera de meilleurs résultats que 2011 avec 25.900 camions qui avaient utilisé cette autoroute ferroviaire de 175 km qui relie Aiton, dans la vallée de la Maurienne, à Orbassano, près de Turin.

Aux transporteurs habituels comme Goubet, Vos Logistic, Marenzana ou Norbert Dentressangle, s'ajoutent aujourd'hui Dupessey, LKW Walter, un professionnel autrichien, ou Jacquemmoz à Modane, société qui attendait depuis six ans l'ouverture au gabarit GB1 et qui figure d'ores et déjà dans le top 5 des meilleurs clients de l'Afa.

425. Ces chiffres n'établissent pas un « franc succès » mais un échec. Ils sont d'ailleurs très en deçà des objectifs fixés lors du débat parlementaire du 13 février 2002, par le Ministre des transports.

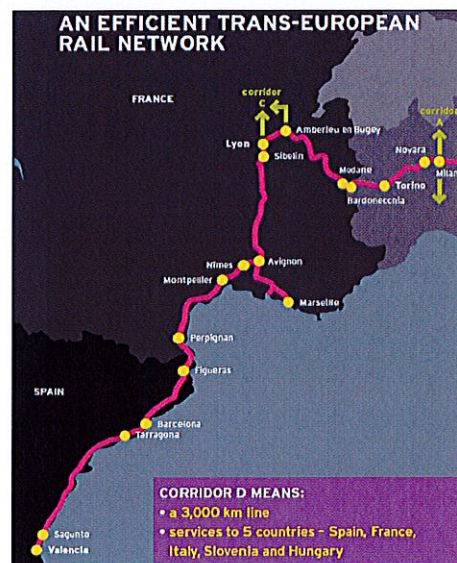
c/ Les itinéraires

430. Le dossier d'enquête publique du projet contesté estime que le développement des autoroutes ferroviaires se heurte aux limites de capacité des lignes actuelles, spécialement pour l'itinéraire passant par Saint André-Le Gaz, le plus direct.

Néanmoins le développement des autoroutes ferroviaires se heurtera rapidement aux limites de capacité et de performances des lignes actuelles. Par exemple, entre Lyon et Turin via l'itinéraire le plus direct par St André le Gaz, la voie unique actuelle contraint fortement le nombre de passages possibles pour des trains d'auto-route ferroviaire et les croisements nécessaires rallongeraient les temps de parcours.

Pièce Cp. 5

431. Réseau Ferré de France, membre du collectif international des gestionnaires de réseaux ferroviaires intitulé « Corridor D – RFC 6 » a, à ce titre, participé à la définition du trajet arrêté pour l'harmonisation ferroviaire européenne du réseau ferré existant. Or, ce trajet ne passe pas par Saint André-le-Gaz mais par Ambérieu et Culoz :



Source www.corridord.eu

432. Dans le cadre de ce plan d'harmonisation européenne, les lignes ferroviaires

sélectionnées, utilisées pour le transport de marchandises et d'autoroutes ferroviaires, ont fait l'objet de lourds investissements. Il en a été ainsi pour la ligne française sélectionnée, notamment par la réalisation de protections acoustiques installées tout au long du parcours, les renforcements des ouvrages d'art, les augmentations des gabarits des tunnels ...

433.RFF en sa qualité de gestionnaire de cette ligne ferroviaire ne peut se prévaloir d'un oubli.

434.Une recherche dans la notice explicative (pièce C) du rapport montre que les termes « Corridor D » et « RFC » ne sont pas employés.

435.La présentation est de nature à tromper le public en lui faisant croire à l'impossibilité d'utilisation du réseau existant, alors que la ligne passant par Ambérieu et Culoz permet de faire circuler les trains de marchandises dans des conditions d'exploitations déclarées dans les documents du collectif « Corridor D – RFC 6 » comme performantes.

d/ Amélioration de la vitesse

436.Les allégations d'améliorations liées à une augmentation des vitesses sont démenties par le document d'enquête publique lui-même. L'amélioration des vitesses n'est pas significative.

• 10.10 > Matériel roulant			
En se basant sur le matériel roulant actuel, le matériel qui pourrait être utilisé sur la ligne nouvelle est présenté dans le tableau ci-après :			
Type de convoi	Composition moyenne	Longueur moyenne	Vitesse moyenne
Fret classique	1 locomotive BB36300 + 16 wagons	550 m pour les trains empruntant à un moment la ligne classique	100 km/h sur ligne existante 100 km/h sur ligne nouvelle
Autoroute ferroviaire	2 locomotives BB22200 + 42 wagons	750 m pour les trains n'empruntant que la ligne nouvelle (AF).	120 km/h sur ligne nouvelle
Autoroute ferroviaire type Modalhor	2 locomotives BB36300 + 15 wagons	550 m pour les trains empruntant à un moment la ligne classique	100 km/h sur ligne existante 120 km/h sur ligne nouvelle
TGV US (Unité simple : une rame)	TGV Réseau US	200 m	
TGV UM (Unité Multiple : deux rames)	TGV Réseau UM	400 m	
Voyageurs VFE (Voyageurs France Europe)	TGV Réseau US	200 m	
TERGV (Grande Vitesse)	1 rame TERGV équivaut à 1 TGV R (US)	200 m	
TER	Z24500 tricaisses	100 m	

Pièce C, p. 100

437.Pour les trains de fret classique, la vitesse reste stable, à 100 km/h.

438.Pour l'autoroute ferroviaire, le gain de vitesse est de 20km/h passant de 100 km/h à 120 km/h. Mais ce gain ne répond à aucun besoin réel, compte tenu des contraintes générales du transport routier : pauses obligatoires pour les chauffeurs, arrêts carburant, délais d'attente ..., ce qui conduit à une vitesse moyenne des camions d'environ 60 km/h.

439. Aussi, la légère augmentation de vitesse pour l'autoroute ferroviaire ne peut être considérée comme un élément déterminant pour la compétitivité, et partant de la détermination de son utilité publique.

2/ Le volet « voyageurs »

a/ Données générales

440. Les prévisions fantaisistes révisées et les objectifs annoncés ne seront pas atteints. Alors que l'on annonçait en 1993 des fréquentations allant de 9,9 à 10,8 millions de passagers pour justifier le projet, le document d'enquête publique en 2012 n'en prévoit plus que 4 millions.

441. Voici les prévisions lors de la rencontre du 23 mai 1993 organisée par le préfet de région à Lyon Eurexpo :

Annexe 2)

Sur la croissance du trafic d'abord

Actuellement, 2,6 Millions de voyageurs utilisent le fer entre la FRANCE et l'ITALIE à MODANE. Rappelons qu'il faut 4 heures pour LYON - TURIN.

A l'ouverture de LYON - MONTMELIAN, ils seront environ 6,2 Millions. A cette échéance, LYON - TURIN se fait en 2 h 45.

A l'ouverture du tunnel, ils seront 9,9 Millions ou 10,8 Millions selon que le tunnel seul est réalisé dans une première phase, ou que la section MONTMELIAN - TURIN est réalisée en une seule fois. LYON - TURIN se fait alors en 1 h 20 à 1 h 40.

Notice, pièce C, p. 230

442. Voici les prévisions lors de la rencontre du 23 mai 1993 à Eurexpo :

Annexe 2)

Sur la croissance du trafic d'abord

Actuellement, 2,6 Millions de voyageurs utilisent le fer entre la FRANCE et l'ITALIE à MODANE. Rappelons qu'il faut 4 heures pour LYON - TURIN.

A l'ouverture de LYON - MONTMELIAN, ils seront environ 6,2 Millions. A cette échéance, LYON - TURIN se fait en 2 h 45.

A l'ouverture du tunnel, ils seront 9,9 Millions ou 10,8 Millions selon que le tunnel seul est réalisé dans une première phase, ou que la section MONTMELIAN - TURIN est réalisée en une seule fois. LYON - TURIN se fait alors en 1 h 20 à 1 h 40.

Notice, pièce C, p. 16

443. Voici les prévisions de 2012, très inférieures, soit 4 millions comme objectif pour 2035.

En 2035, après achèvement complet du programme, le trafic international de voyageurs, jour et nuit confondus, s'élèverait à 4 millions de voyageurs annuels, soit 1,8 million de voyageurs supplémentaires par rapport à la situation de référence.

En milliers de voyageurs par an	2006	Référence				Projet				Gain de trafic			
		2020	2025	2030	2035	2020	2025	2030	2035	2020	2025	2030	2035
Trafic de jour, dont :	551	1 353	1 414	1 507	1 595	2 179	2 617	3 049	3 539	826	1 203	1 542	1 944
* report aérien						177	344	487	553	177	344	487	553
* report route						181	356	520	592	181	356	520	592
* report trains de nuit						154	173	186	173	154	173	186	173
* induction						315	330	350	626	315	330	350	626
Trafic de nuit	678	608	638	650	643	483	497	499	506	-125	-141	-151	-137
Total	1 229	1 961	2 052	2 157	2 238	2 662	3 114	3 548	4 046	701	1 062	1 391	1 808

Prévisions de trafic international de voyageurs à Modane
(scénario « décennie perdue »)

Pièce C, p. 16

444. En 1993, le nombre de passagers constatés était de 2,6 millions alors qu'en 2006, RFF en annonce 1,229 millions.

445. Pour le volet voyageur, la seule différence entre le projet de 1993 et celui de 2012 réside dans la disparition de la gare TGV de Montmélian, au profit du passage par Chambéry. Ainsi, la diminution du nombre de voyageurs prévus d'environ 6 millions à l'année est liée au remplacement de la gare initialement prévue à Montmélian par celle de Chambéry.

b/ Les critères d'analyse

446. Le point de bascule pour le choix entre le ferroviaire et l'aérien se situe à 3 heures de trajet strictement entendu :

« Le développement de la grande vitesse a considérablement changé la manière d'appréhender l'espace européen et la façon de s'y mouvoir. Les temps de parcours entre France, Angleterre, Belgique, Hollande et Allemagne ont été considérablement réduits, offrant aux voyageurs une alternative crédible à l'aérien et à la route. Pertinents au départ sur des distances comprises entre 300 et 500 km, les TGV permettent avec l'évolution du réseau et du matériel roulant d'entrer en concurrence avec l'avion sur des distances supérieures à 700 kms ou à 3 heures de trajet

http://www.insee.fr/fr/regions/nord-pas-de-calais/default.asp?page=themes/ouvrages/atlas/o8_o3_grande_vitesse_ferroviaire_aeroports.htm

447. La même réponse a été donnée dans le document du débat public du projet de Notre Dame-des-Landes :

Question 2.1.1

Un des éléments clé influençant l'évolution des transports intérieurs en France est la complémentarité entre le ferroviaire et l'aérien. Le développement du réseau ferré à grande vitesse européen réduira l'attractivité du transport aérien au niveau européen, conduisant à la suppression de liaisons court-courrier et libérant des créneaux pour des distances sur lesquelles le transport aérien restera compétitif. Comment cette tendance lourde est-elle prise en compte dans les réflexions sur le développement aéroportuaire français, dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport et intégrée dans la problématique justifiant le projet de Notre-Dame-des-Landes ?

Réponse :

« 1 - Paramètres de choix modal avion – TGV

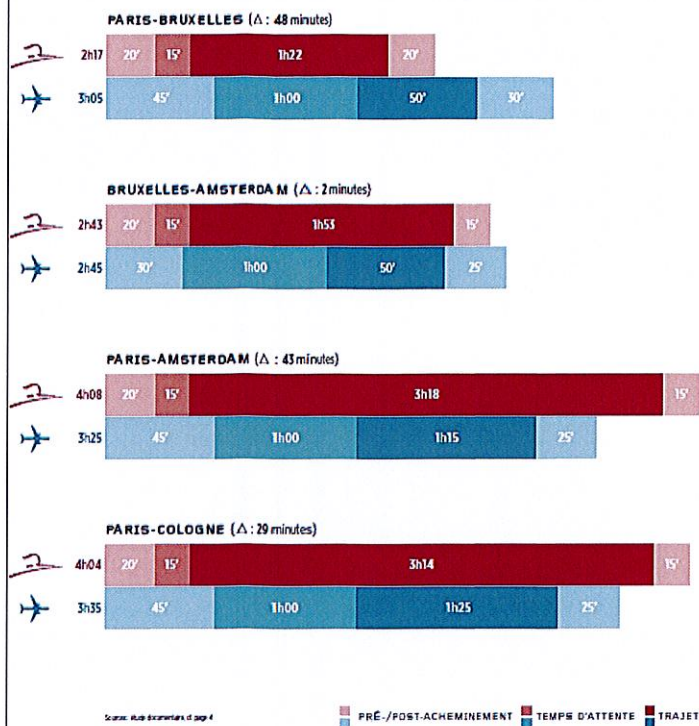
« En ce qui concerne les déplacements professionnels, le choix entre l'avion et le TGV s'effectue à partir d'une comparaison des temps de trajet porte-à-porte offerts par les deux modes, ce critère venant avant le prix et la fréquence. Ainsi, le TGV prend une part significative du marché lorsque le temps de trajet total de gare à gare n'excède pas trois heures, ce qui permet l'aller-retour dans la journée.

« A titre d'exemple, l'arrivée du TGV à Nantes (temps de trajet environ deux heures) a conduit à la fermeture de la ligne aérienne Nantes-Orly. Dans le cas contraire, l'avion devient le mode de transport le plus utilisé : le succès de la ligne aérienne Lyon-Nantes en est l'illustration. »

http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-aeroport-ndl/participer/questions/reponses_MO/MO_necessite-aeroport_2-1-1.htm

448. Pour les temps d'acheminement des voyageurs (temps de trajet domicile aéroport ou gare, temps d'attente, temps de trajet principal et temps de trajet destination), la bascule au profit du ferroviaire se situe à moins de 4 heures, comme le montre l'étude Thalys :

RÉSULTAT N°2 : Paris, Amsterdam et Cologne sont désormais à 4 heures environ l'une de l'autre, avec un avantage-vitesse à l'avion nettement minoré depuis l'accélération de Thalys en décembre 2009.



[https://www.thalys.com/img/pdf/b2b/etude/Etude Travel Time Efficiency fr.pdf](https://www.thalys.com/img/pdf/b2b/etude/Etude_Travel_Time_Efficiency_fr.pdf)

c/ Examen des trajets concernés

• Trajet Paris/Milan

449. Il est indiqué que le meilleur temps de parcours entre Paris et Milan sera de 4h14, une fois la totalité du projet réalisé (*Notice Pièce C page 16*).

450. Le temps de trajet principal de Paris à Milan en direct invalide toute démonstration qui tendrait à démontrer une compétitivité du temps de trajet ferroviaire avec l'aérien, cela est d'autant plus vrai que le temps s'en trouve allongé par les arrêts intermédiaires, ce qui amène à un temps de trajet principal d'au moins 4h30.

Paris-Milan	Ferroviaire Projet	Aérien
Pré-acheminement	20'	45'
Attente	15'	1 heure
Trajet Paris Turin	4 heures 14'	1 heure 30'
Post-acheminement	15'	25'
Total	5 heures 04'	3 heures 40'
Prix Moyen Aller-Retour	260 €	200 €

opodo 199C					
AIRFRANCE	Paris (CDG)	le 22/10/2013 13:00	01h30	Direct	Choisir
	Milan (LIN)	le 22/10/2013 14:30			
	Milan (LIN)	le 29/10/2013 09:50	01h30	Direct	
	Paris (CDG)	le 29/10/2013 11:20			
Opodo : 199€ BravoFly : 212.12€ Ebookers : 244€ Voir les 3 offres					
opodo 199C					
AIRFRANCE	Paris (CDG)	le 22/10/2013 14:40	01h30	Direct	Choisir
Alitalia	Milan (LIN)	le 22/10/2013 16:10			
	Milan (LIN)	le 29/10/2013 11:00	01h30	Direct	
	Paris (CDG)	le 29/10/2013 12:30			
Opodo : 199€ Ebookers : 244€ Rumbo : 244.11€ Voir les 3 offres					
opodo 199C					
Alitalia	Paris (CDG)	le 22/10/2013 13:00	01h30	Direct	Choisir
	Milan (LIN)	le 22/10/2013 14:30			
AIRFRANCE	Milan (LIN)	le 29/10/2013 13:00	01h30	Direct	
	Paris (CDG)	le 29/10/2013 14:30			
Opodo : 199€ Ebookers : 244€ Rumbo : 244.11€ Voir les 3 offres					
opodo 199C					
Alitalia	Paris (CDG)	le 22/10/2013 13:00	01h30	Direct	Choisir
	Milan (LIN)	le 22/10/2013 14:30			
	Milan (LIN)	le 29/10/2013 11:00	01h30	Direct	
	Paris (CDG)	le 29/10/2013 12:30			
Opodo : 199€ Ebookers : 244€ Rumbo : 244.11€ Voir les 3 offres					
opodo 199C					
AIRFRANCE	Paris (CDG)	le 22/10/2013 14:40	01h30	Direct	Choisir
	Milan (LIN)	le 22/10/2013 16:10			
	Milan (LIN)	le 29/10/2013 13:00	01h30	Direct	
	Paris (CDG)	le 29/10/2013 14:30			
Opodo : 199€ BravoFly : 212.12€ Ebookers : 244€ Voir les 3 offres					

Source : www.jetcost.com

VOTRE VOYAGE

PARIS MILAN

Modifier

Aller simple

Modifier

Aller le 15 Octobre 2013

Modifier

À partir de 11h

Modifier

Confort

Modifier

2e classe

Modifier

Passager

Modifier

Passager 1 : 26-59 ans

Modifier plus de critères

Nouvelle recherche

modifiez votre recherche.

Sur les trajets comprenant des trains internationaux, le prix affiché est donné à titre indicatif.

SÉLECTIONNEZ VOTRE ALLER

Aller entre le 15/10/2013 à 10h41 et le 16/10/2013 à 07h49 - prix total pour 1 passager

Nos prix sont affichés frais de dossier inclus, en savoir (+)

	Mar 15 Oct.				Mer 16 Oct.	
Départ	10h41	14h23	14h41	15h11	06h15	07h49
A partir de	130.00 €	223.00 €	130.00 €	175.00 €	151.00 €	130.00 €
Durée	07h10 Direct	07h12 1 corresp.	07h04 Direct	07h24 1 corresp.	08h35 1 corresp.	07h02 Direct
Voyagez avec	IGV	IGV LYRIA TRAIN	IGV	IGV LYRIA TRAIN	IGV LYRIA TRAIN	IGV

Source : <http://www.voyages-sncf.com/>

• Trajet Paris-Turin

451. Pour le trajet Paris-Turin, le temps direct annoncé, sans aucun arrêt intermédiaire, est de 3h23 à la mise en service de la totalité du projet en 2035.

452. En reprenant les bases de l'étude Thalys, à savoir un pré-acheminement de 20 minutes, un temps d'attente de 15 minutes et un temps de post-acheminement de 15 minutes, le temps de parcours porte à porte pour un trajet Paris Turin est de 4h13.

453. Le même parcours en aérien serait de 3h40 comprenant un trajet principal de 1h30, 2h10 de pré et post-acheminement et un temps d'attente d'une heure.

Paris-Turin	Ferroviaire Projet	Aérien
Pré-acheminement	20'	45'
Attente	15'	1 heure
Trajet Paris Turin	3 heures 23'	1 heure 30'
Post-acheminement	15'	25'
Total	4 heures 13'	3 heures 40'
Prix moyen Aller-Retour	260 €	185 €

opodo						165C
AIRFRANCE 	Paris [CDG]	le 22/10/2013 15:35	01h35	Direct	Choisir	
REGIONAL 	Turin [TRN]	le 22/10/2013 17:10				
AIRFRANCE 	Turin [TRN]	le 29/10/2013 10:20	01h30	Direct		
REGIONAL 	Paris [CDG]	le 29/10/2013 11:50				
<u>Opodo : 165€ Rumbo : 176.68€ Vol24 : 188.68€</u>						<u>Voir les 6 offres</u>
BravoFly						179.68C
REGIONAL 	Paris [CDG]	le 22/10/2013 13:15	01h25	Direct	Choisir	
REGIONAL 	Turin [TRN]	le 22/10/2013 14:40				
REGIONAL 	Turin [TRN]	le 29/10/2013 10:20	01h30	Direct		
REGIONAL 	Paris [CDG]	le 29/10/2013 11:50				
<u>BravoFly : 179.68€ Opodo : 190€ Ebookers : 213€</u>						<u>Voir les 7 offres</u>
opodo						180C
AIRFRANCE 	Paris [CDG]	le 22/10/2013 15:35	01h35	Direct	Choisir	
CITYJET 	Turin [TRN]	le 22/10/2013 17:10				
CITYJET 	Turin [TRN]	le 29/10/2013 07:25	01h35	Direct		
CITYJET 	Paris [CDG]	le 29/10/2013 09:00				
<u>Opodo : 180€ Vol24 : 203.68€ Rumbo : 203.68€</u>						<u>Voir les 6 offres</u>
opodo						180C
AIRFRANCE 	Paris [CDG]	le 22/10/2013 15:35	01h35	Direct	Choisir	
CITYJET 	Turin [TRN]	le 22/10/2013 17:10				
CITYJET 	Turin [TRN]	le 29/10/2013 18:00	01h35	Direct		
CITYJET 	Paris [CDG]	le 29/10/2013 19:35				
<u>Opodo : 180€ Vol24 : 203.68€ Rumbo : 203.68€</u>						<u>Voir les 6 offres</u>
BravoFly						194.68C
AIRFRANCE 	Paris [CDG]	le 22/10/2013 13:15	01h25	Direct	Choisir	
AIRFRANCE 	Turin [TRN]	le 22/10/2013 14:40				
AIRFRANCE 	Turin [TRN]	le 29/10/2013 07:25	01h35	Direct		
AIRFRANCE 	Paris [CDG]	le 29/10/2013 09:00				
<u>BravoFly : 194.68€ Opodo : 205€ Ebookers : 228€</u>						<u>Voir les 6 offres</u>
BravoFly						194.68C
AIRFRANCE 	Paris [CDG]	le 22/10/2013 13:15	01h25	Direct	Choisir	
AIRFRANCE 	Turin [TRN]	le 22/10/2013 14:40				
AIRFRANCE 	Turin [TRN]	le 29/10/2013 18:00	01h35	Direct		
AIRFRANCE 	Paris [CDG]	le 29/10/2013 19:35				
<u>BravoFly : 194.68€ Opodo : 205€ Ebookers : 228€</u>						<u>Voir les 6 offres</u>

Source : www.jetcost.com

VOTRE VOYAGE

PARIS **TURIN** [Modifier](#)

[Aller simple](#)

Aller le 15 Octobre 2013 [Modifier](#)

À partir de 11h

Confort [Modifier](#)

2e classe

Passager [Modifier](#)

Passager 1 : 26-59 ans

[Modifier plus de critères](#)

[Nouvelle recherche](#)

La disponibilité de certains trains n'est confirmée qu'au moment de la mise en panier. Vous devrez peut-être modifier votre recherche.

Sur les trajets comprenant des trains internationaux, le prix affiché est donné à titre indicatif.

Dans les trains "sans réservation", le placement ne pourra être garanti.

SÉLECTIONNEZ VOTRE ALLER

Aller entre le 15/10/2013 à 10h41 et le 16/10/2013 à 14h41 - prix total pour 1 passager

Nos prix sont affichés frais de dossier inclus, [en savoir \(+\)](#)

	Mar 15 Oct.			Mer 16 Oct.		
Départ	10h41	14h41	15h11	07h49	10h41	14h41
A partir de	130.00 €	130.00 €	186.60 €	130.00 €	130.00 €	130.00 €
Durée	06h39 Direct	06h38 Direct	06h49 2 corresp.	06h36 Direct	06h39 Direct	06h38 Direct
Voyagez avec	TGV	TGV	TGV LYRIA TRAIN	TGV	TGV	TGV

Source : <http://www.voyages-sncf.com/>

454. Là aussi, ce temps invalide la théorie d'une concurrence accrue avec l'aérien. Les meilleurs temps de parcours entre Paris et Turin, ou Paris et Milan resteront supérieurs aux trois heures annoncées dans l'étude de l'INSEE, critère du choix entre aérien et ferroviaire.

455. Le basculement au profit du ferroviaire au détriment de l'aérien ne pourra donc être massif comme le prétend le maître d'ouvrage. Il faut ajouter que les TGV de la SNCF ont un temps de parcours entre Turin et Milan de 1 heure 24, alors que pour les trains italiens, le parcours est de 44 à 49 minutes.

DB BAHN

Recherche Sélection Billet & options Paiement Vérifier & acheter Confirmation

Vos données de voyage

Aller de à Me, 16.10.13 15.33 Départ Arrivée

Voyageurs 1 voyageur (Age: - ans), 2e classe

Modifier la recherche Nouvelle recherche

Sélectionnez une correspondance

Choix aller - Classé(e)s par

Gare/arrêt	Date	Heure	Durée	Chang.	Produits	Prix pour tous les voyageurs*
		Plus tôt				Prix normal
Torino Porta Susa	Me, 16.10.13	dép. 15.53	0:47	0	ES	Le tarif à l'étranger est applicable
Milano Centrale	Me, 16.10.13	arr. 16.40				
Torino Porta Susa	Me, 16.10.13	dép. 16.32	0:44	0	ES	Le tarif à l'étranger est applicable
Milano Porta Garibaldi	Me, 16.10.13	arr. 17.16				
Torino Porta Susa	Me, 16.10.13	dép. 17.53	0:49	0	ES	Le tarif à l'étranger est applicable
Milano Centrale	Me, 16.10.13	arr. 18.42				

456. La raison en est que le TGV français circule en Italie sur les voies existantes et non pas sur la ligne à grande vitesse. Il existe donc un gain de temps de trajet possible et immédiat de 40 minutes, par un accord entre les deux sociétés d'exploitation.

- **Trajet Paris Chambéry**

457. Le nombre de voyageurs français ne peut pas non plus évoluer significativement puisque le temps de parcours entre Paris et Chambéry est déjà de 2h50 et qu'il n'existe aucune offre aérienne. Ce temps de parcours peut être amélioré significativement par le doublement de la voie unique de 43 kilomètres entre Saint André le Gaz et Chambéry, construite sur une emprise foncière permettant l'installation de deux voies ferrées.

458. On peut conclure en conséquence que rien ne permet d'affirmer que le projet soumis à enquête publique est en mesure de permettre une augmentation d'un million huit cent mille passagers à l'année. C'est là un moyen de fond de nature à prononcer le retrait du décret du 23 août 2013 et de tous les actes subséquents.

II – Capacités offertes par la rénovation de la ligne existante

A – Problématique générale

1 – Les critères d'analyse

459. Il est indiqué à la page 10 :

Optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes de transport plus économes en énergie

- (3) En ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place les infrastructures requises.

2 – Les tonnages de marchandises transportées par les différents itinéraires alpins franco-italien

460. Pour le transport de marchandises à travers le massif nord-alpin, les trois itinéraires alpins sont :

- le tunnel Routier du Fréjus, en fond de vallée de la Maurienne ;
- le tunnel routier du Mont-Blanc, après Chamonix ;
- le tunnel ferroviaire du MontCenis.

461. Le tonnage transporté entre la France et l'Italie par les trois passages nord-alpins est connu par la publication de l'Office Fédéral des Transports Suisse qui publie des statistiques annuelles pour les transports dans les Alpes, de l'Autriche à la France, référence reconnue comme fiable par Réseau Ferré de France qui l'utilise dans le document d'enquête publique.

462. Pour l'année 2006 les chiffres sont les suivants :

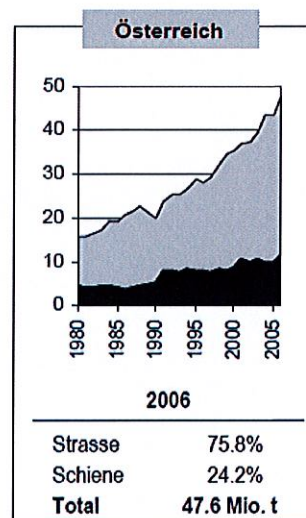
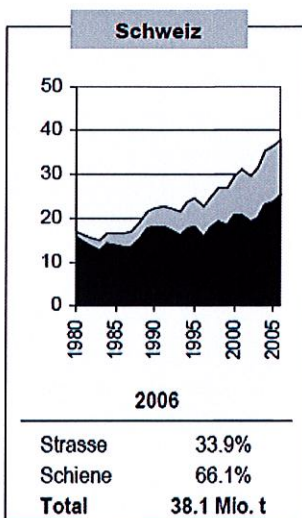
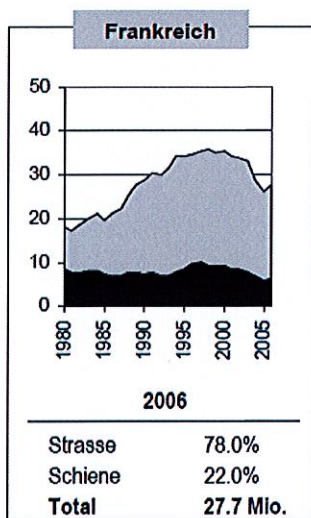


Alpinfo 2006

Alpenquerender Güterverkehr auf Strasse und Schiene

Alpenquerender Güterverkehr 1980-2006

Mont-Cenis / Fréjus - Brenner Mio. Tonnen/Jahr (Netto)



Source : ALPINFO OFT

Alpenquerender Güterverkehr insgesamt (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr)																			
Alpenquerender Güterverkehr		2000						2001						2005					
		Strasse		Schiene		Total		Strasse		Schiene		Total		Strasse		Schiene		Total	
		SGF	Schiene	SGF	Schiene	SGF	Schiene	SGF	Schiene	SGF	Schiene	SGF	Schiene	SGF	Schiene	SGF	Schiene	SGF	Schiene
Ventimiglia bis Wien		1000	Mio. t	1000	Mio. t	1000	Mio. t	1000	Mio. t	1000	Mio. t	1000	Mio. t	1000	Mio. t	1000	Mio. t	1000	Mio. t
	Frankreich																		
	Ventimiglia	1081	13.6	14.4	0.8	0.8	0.0	1102	14.1	15.0	0.9	0.9	0.0	1375	18.4	18.9	0.5	0.5	0.0
	Montgenèvre	119	1.4	1.4				124	1.5	1.5				86	0.7	0.7			
	Mont-Cenis			9.4	9.4	5.0	4.4			8.6	8.6	4.6	4.0			5.9	3.0	2.7	0.3
	Fréjus	1553	25.8	25.8				1540	25.7	25.7				785	11.6	11.6			
	Mont-Blanc													585	8.5	8.5			
																844	12.5	12.5	
																622	9.1	9.1	

463. Ainsi, le tonnage transporté sur la route se décompose comme suit :

- tunnel du Mont-Blanc : 9,1 millions de tonnes,
- tunnel de Fréjus : 12,5 millions de tonnes
- soit au total : 21,6 millions de tonnes

464. Le rail a transporté 6,1 millions de tonnes soit 22,42%.

465.L'évolution pour l'année 2011 est la suivante :



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

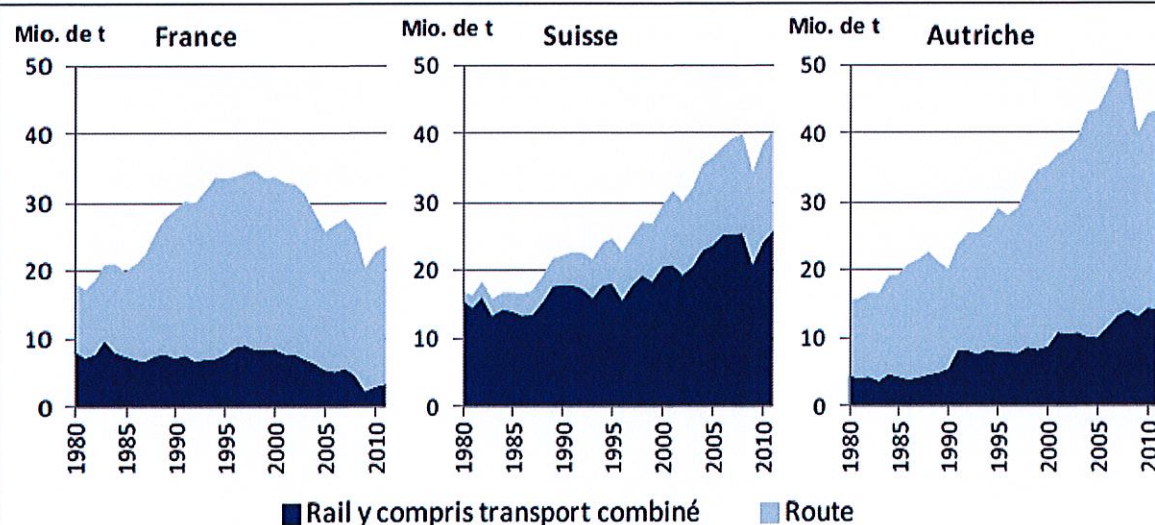
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC
Office fédéral des transports
Division Financement

Alpinfo 2011

Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail

Trafic marchandises à travers les Alpes 1980-2011

Mont-Cenis / Fréjus – Brenner Millions de tonnes nettes/an



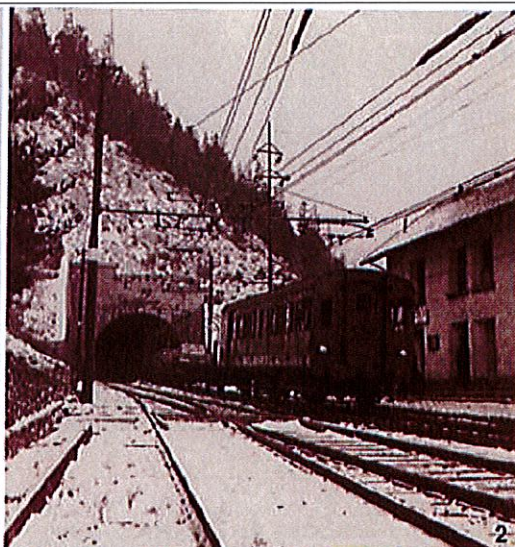
	2011 *				2011				2011		
Route	20.3 mio. t	85.7%		Route	14.5 mio. t	36.1%		Route	29.3 mio. t	67.5%	
Rail	3.4 mio. t	14.3%		Rail	25.6 mio. t	63.9%		Rail	14.1 mio. t	32.5%	
Total	23.6 mio. t			Total	40.1 mio. t			Total	43.3 mio. t		

466.La part du ferroviaire a donc baissé entre 2006 et 2011, pour atteindre 14,3%, et le tonnage transporté par la route a également diminué pendant la même période, passant de 21,6 à 20,3 millions de tonnes.

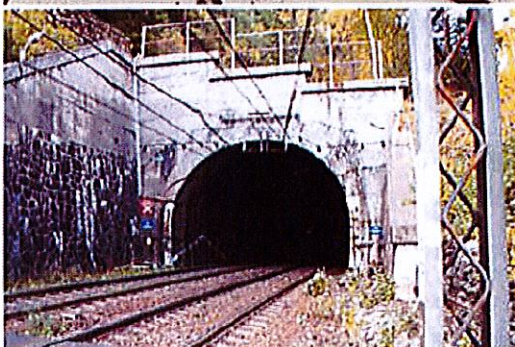
467.Cette baisse de tonnage sur le réseau ferroviaire s'explique sans doute par les travaux d'augmentation de gabarit du tunnel ferroviaire du MontCenis, travaux qui ont pris fin en 2011. Pendant ces travaux, la circulation des trains se faisait en alternance.

DES TRAVAUX CONSÉQUENTS

- Agrandissement du tunnel ferroviaire par abaissement de la voie.
 - Régénération de l'ouvrage consistant dans le rejointement des maçonneries et dans le confortement de certaines zones de plédroits.
 - Travaux de génie civil avec la reconstruction du drain central, la réalisation de plus de 85 niches de sécurisation, la pose de 14 km de caniveaux, d'un réservoir incendie et de ses locaux techniques, devant faciliter l'intervention des équipes de secours dans le cas d'éventuels incidents.
 - Travaux d'équipement avec la pose de plus de 100 km de câbles de puissance et de communication dans les caniveaux et en plédroits, de l'éclairage du tunnel, de l'équipement des niches, d'une conduite incendie de 7 km raccordée au réservoir.
- Montant des travaux côté France : 107,8 millions d'euros.



2- Entrée du tunnel début du XX^e siècle.
3- Entrée du tunnel aujourd'hui.



2- Tunnel entrance at the beginning of the 20th century.
3- Tunnel entrance today.

recupérés. Cette première méthode va s'avérer peu compatible avec des changements de traverses au cas par cas (traverses non récupérables). Si la seconde méthode est moins rapide en cadence de pose de traverse, elle s'avère bien plus souple pour gérer les aléas d'un chantier comme celui du Fréjus (remplacement d'environ 10 % des traverses usagées réparties aléatoirement sur la longueur de l'ouvrage).

LES TRAVAUX D'ÉQUIPEMENT

Les nouveaux équipements installés dans le tunnel consistent essentiellement dans des aménagements devant permettre une plus grande sécurisation des transports. Il s'agit d'installer un éclairage sur le linéaire du tunnel, des points de lumière tous les dix mètres, une sonorisation permettant de diffuser des messages par haut-parleur dans le tunnel, une nouvelle installation de téléphonie ferroviaire et d'alerte, une nouvelle installation de signalisation, ainsi que la pose d'un système de lutte incendie sur l'ensemble du linéaire, le tout raccordé à une réserve d'eau incendie de 240 m³ installée dans la galerie de visée.

Cette galerie est une partie abandonnée du tunnel qui a servi lors du creusement, pour caler l'alignement du tunnel pendant les travaux de creusement. L'ensemble de ces nouvelles installations est piloté par une GTC (Gestion technique centralisée) qui contrôle en permanence le bon fonctionnement du système de sécurisation. Ces travaux sont réalisés par un groupement d'entreprises Etde, Spie et Imet.

CONCLUSION

Les travaux de sécurisation et de modernisation du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis - Fréjus concentrent une variété de travaux de rénovation dans un espace linéaire clos de 7 km de long, maintenu en service d'exploitation. Si chacune des tâches présentées dans cet article sont ordinairement réalisées seules sur des ouvrages en ligne sous circulation ou hors circulation, leur concentration dans l'espace et le temps, la singularité transfrontalière de cet ouvrage très long vieux de 150 ans ainsi que les nombreuses techniques innovantes déployées font de ce chantier un chantier exceptionnel. □

Excavation des niches à l'explosif.
23- Soudure électrique des rails.

21 et 22- Excavation of recesses by explosive.
23- Electric welding of rails.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

LONGUEUR DU TUNNEL : 14 000 m
LONGUEUR DU CHANTIER CÔTÉ FRANCE : 6 900 m
NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES SUR LE CHANTIER : 150 personnes
DÉBLAIS - BALLAST : 20 000 m³
DÉBLAIS - ROCHEUX EN RADIER : 20 000 m³
REJOINTOEMENT : 16 000 m²
NICHES DE SÉCURISATION ET DE SIGNALISATION : 88 unités soit environ 2 000 m³
RENOUVELLEMENT VOIE BALLAST : 17 700 m³

PRINCIPAUX MATÉRIELS

ROBOT D'HYDRO-DÉMOLITION : 1
DMX : 2
MACHINE À ATTAQUE PONCTUELLE 300 KW : 1
LOCOMOTRICES : 6 Colas Rail et 2 VFLI
PELLES BRH : 12
BROC 330 : 3
FOREUSE : 3
BI-GRUE : 1
DOURREUSE 109 : 1
WAGONS R9 : 40

468. La capacité de la ligne ferroviaire existante rénovée a été évaluée par les promoteurs du projet Lyon Turin.

469. Il s'agit d'abord des déclarations du Ministre des transports et de la Rapporteuse du projet de loi pour la ratification d'un accord franco-italien, devant l'Assemblée Nationale, le 13 février 2002.

470. Déclarations du Ministre :

D'autre part, comme je l'avais proposé lors des premiers états généraux du fret ferroviaire en décembre 2000, un service d'autoroute ferroviaire sera mis en œuvre avant la fin de cette année entre la Maurienne et Turin, comportant quatre allers-retours quotidiens. L'homogation des premiers wagons Modalohr débutera dès le mois prochain. Le potentiel initial de la ligne sera de 50 000 poids lourds par an, puis de 300 000 après la mise au gabarit B+.

Compte rendu de séance du 13 février 2002, p. 1364

471. Déclaration de la Rapporteuse :

La ligne actuelle Lyon-Turin a une capacité maximale de transport de 10 millions de tonnes de marchandises et elle est d'ores et déjà saturée. Des travaux de modernisation de cette ligne actuelle, décidés dans l'attente de la nouvelle ligne lors du dernier sommet franco-italien en janvier dernier à Turin, prévoient notamment la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire entre l'entrée de la Maurienne et Turin. Ce service comportera vingt ou trente navettes quotidiennes, ce qui permettra d'augmenter la capacité annuelle à 20 millions de tonnes de marchandises. La nouvelle ligne Lyon-Turin, qui offrira une capacité de 60 millions de tonnes de fret par an, constitue donc une réponse satisfaisante et crédible à la saturation récurrente de cet itinéraire. En effet, le trafic

Compte rendu de séance, p. 1366

472. On peut encore citer M. François Lepine, ancien Préfet et ancien président de la SAS Lyon-Turin Ferroviaire, qui a fait publier un droit de réponse dans *Le Monde Diplomatique*, juin 2007 :

Liaison Lyon-Turin

A la suite de l'article « Un TGV transalpin très contesté »
(« Supplément Piémont », *Le Monde diplomatique*, mai 2007),
M. François Lépine, président de Lyon-Turin ferroviaire, précise :

juin 2007

APERÇU

Sur un dossier aussi important, il aurait été souhaitable que *Le Monde diplomatique* sollicite aussi le point de vue des maîtres d'ouvrage du Lyon-Turin, des collectivités territoriales du Piémont (région, province et ville de Turin) et des acteurs du monde économique. L'article reflète une situation d'antagonisme local qui a effectivement prévalu dans le passé mais qui s'est aujourd'hui atténuée. Les discussions avec les représentants des opposants de la vallée de Suse (dont Angelo Tartaglia), dans le cadre de l'observatoire technique mis en place par le gouvernement italien, ont en effet permis de rapprocher significativement les points de vue.

L'article indique une capacité de la ligne historique en haute vallée de Suse de « vingt à trente millions de tonnes par an » : elle est plus précisément de l'ordre de vingt-deux millions. Cependant, cette ligne historique dans sa totalité, entre Lyon et Turin, n'est pas en mesure d'écouler ce niveau de trafic, en raison des nombreuses limitations qui existent sur d'autres tronçons. C'est ainsi qu'entre Lyon et Chambéry la capacité de la ligne est limitée à environ quatorze millions de tonnes (...)

473. Le rapport Ecorys COWI conclut, en avril 2006 :

e) Transport

1. Nous sommes dès lors d'avis que la capacité maximale de la ligne historique se situe entre 17,00 MT et 18,59 MT. Les différences dans les estimations sont acceptables, voire normales compte tenu de la complexité de l'estimation de la capacité d'une ligne ferroviaire. Il est donc réaliste de prévoir la mise en service d'une nouvelle infrastructure d'ici 2020 (ce qui implique le lancement de l'opération, au moins dix ans plus tôt), date à laquelle la ligne historique sera proche de la saturation. Il faut souligner que si des mesures de restriction du trafic – pour des raisons de sécurité – étaient appliquées au tunnel historique, le seuil de saturation serait atteint beaucoup plus rapidement.

Source : Rapport Ecorys COWI, p. 12

Conclusion concernant la capacité de la ligne historique

Le tableau ci-dessous donne le résumé des différents calculs de la capacité de la ligne historique.

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

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

Source : Rapport Ecorys COWI, p. 109

474. L'observatoire italien pour la liaison Lyon-Turin a publié un rapport, qui a été l'occasion d'auditionner la société Lyon Turin Ferroviaria. Sur la question des capacités de la ligne existante, il conclut :

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

Source : Quaderni Osservatorio collegamento ferroviario Torino-Lione, page 49

Considérations des représentants techniciens de LTF et RFI

Dans le développement de l'analyse, LTF et RFI proposent un calcul qui, partant de la donnée de la capacité pratique de 226 sillons, considère que la limitation de la potentialité pratique est liée aux activités de maintenance qui, pour l'optimisation de la maintenance même et les particularités orographiques de la ligne, comportent l'adjonction d'1 heure aux 2 prévues dans le modèle CAPRES pour la maintenance ordinaire outre une autre quote-part horaire pour tenir compte de la maintenance extraordinaire. Ces nécessités déterminent la potentialité pratique résiduelle de 208 trains par jour auxquels il faut soustraire 46 trains de voyageurs prévus dans le modèle d'exploitation pour arriver à un total de 162 trains de marchandises par jour.

Cette donnée doit être réduite pour tenir compte de l'incidence du retour sur le tronçon Italie-France de locomotrices isolées⁹ en raison de la nécessité de renforcement de la poussée compte tenu de la pente de la ligne et de la différence de tonnage dans les trafics sur les deux tronçons. La valeur que l'on obtient s'élève à 150 trains de marchandises/jour.

Vu que le cours de la demande de transport ferroviaire est historiquement distribué de façon non homogène sur les différents jours de la semaine, avec davantage de requêtes de sillons par les opérateurs pour les jours centraux (mercredi et jeudi), LTF et RFI estiment qu'une valeur des jours de pointe équivalente¹⁰ réaliste serait de 260 jours/an; cette valeur représente déjà, à leur avis, un progrès considérable par rapport à la situation actuelle qui est basée sur 200-220 jours/an.

Source : Quaderni Osservatorio collegamento ferroviario Torino-Lione, p. 50

3 – Analyse raisonnée de l'exploitation à partir de l'existant

475. Les objectifs fixés par le « Grenelle de l'Environnement » en matière de transport de marchandises, de porter la part modale du rail à 25% pour 2022 et de faire progresser cette part de 25% de 2006 à 2012 n'ont pas été réalisés en 2013.

476. Toutefois, les capacités à minima de la ligne existante exprimées par M. François Lepine, Président de Lyon Turin Ferroviaire SAS, dans son droit de réponse, soit 14 millions de tonnes permettent de réaliser le report modal selon une proportion qui peut être définie comme suit :

Capacité Minimum = 14 millions de tonnes	1998 (Maximum)	2007 (Avant la crise)	2011 (Actuel)
Tonnage Total Rail + Route	34,7 M Tonnes	27,6 M Tonnes	23,6 M Tonnes
Pourcentage de part ferroviaire possible	40,34%	50,72%	59,32%
Pourcentage de part ferroviaire observé	24,49%	20,65%	14,40%

477. Il apparaît donc que la ligne existante est en mesure de dépasser largement les objectifs fixés par le « Grenelle de l'Environnement », sur la base du tonnage le plus faible de sa capacité annoncée par M. Lépine, Président de LTF SAS.

Capacité Minimum = 17 millions de tonnes	1998	2007 (Avant la crise)	2011 (Actuel)
--	------	--------------------------	---------------

tonnes	(Maximum)	crise)	
Tonnage Total Rail + Route	34,7 M Tonnes	27,6 M Tonnes	23,6 M Tonnes
Pourcentage de part ferroviaire possible	48,99%	61,59%	72,03%
Pourcentage de part ferroviaire observé	24,49%	20,65%	14,40%

478. Il résulte de ces éléments que :

- la ligne ferroviaire existante, dans les conditions d'exploitation actuelle, est en mesure de répondre largement aux objectifs fixés par la loi du 3 août 2009 dite « Grenelle », que ce soit dans la situation actuelle ou en considérant le plus fort tonnage constaté sur ces itinéraires ;
- l'objectif fixé par le « Livre Blanc Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » publié à Bruxelles par la Commission Européenne, le 28 mars 2011 est également largement atteint.

479. Dans les conditions d'exploitation actuelle, l'infrastructure existante n'est pas saturée, et il y a lieu d'inclure dans le raisonnement les marges de manœuvre liées aux améliorations techniques ou technologiques, et à l'évolution du parc de poids lourds électriques.

480. Les expériences de ferROUTAGES ou autoroutes ferroviaires menées entre Perpignan et le Luxembourg, sur une ligne sans contrainte de relief, confirment que l'exploitation du fret ferroviaire, y compris lorsqu'il n'y a pas de contrainte, peine à prendre des parts de marché sur la route.

481. Ainsi, loin de rendre performant le fret ferroviaire, le projet contesté interdira la mobilisation de financement pour la réorganisation et le développement d'un matériel ferroviaire roulant adapté.

482. Le projet présenté à l'enquête d'utilité publique ne répond pas aux besoins identifiés pour remplir les objectifs qu'il déclare. C'est là un moyen de fond de nature à prononcer le retrait du décret du 23 août 2013 et de tous les actes subséquents.

III – Un coût manifestement sous-évalué

A – Les documents de l'enquête publique

483. Le document Pièce C page 19 de l'enquête publique présente le tableau suivant :

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
<i>Coûts d'investissement (M€ CE 2009)</i>	

²Le CFAL appartient à deux programmes : un programme nord-sud et un programme Lyon-Turin. Dans le cadre de l'évaluation du programme Lyon-Turin, seuls les trafics et les montants d'investissements associés à la fonctionnalité de / vers l'Italie du CFAL sont pris en compte.

484. L'actualisation financière, au taux de l'inflation constaté, permet d'apprécier plus justement l'engagement financier présenté pour l'ensemble du projet :

Somme à actualiser	Année correspondante	de début du mois de
24078	2009	Janvier
Conversion Devise si nécessaire	Année d'actualisation	à fin du mois de
Euros vers Euros	2013	Septembre
Somme actualisée	Inflation cumulée	
25793	7.1%	Calculer Effacer

485. Le coût actualisé du projet est de 25,793 Milliards € qui sont à rapprocher des montants annoncés par la Cour des Comptes dans son référentiel au Premier

d'une longueur de environ 7 km, prolongé à ses têtes par des tranchées couvertes d'une quarantaine de mètres chacune ;

- le tunnel de Sainte-Blandine, monotube à double voie d'une longueur de 1 850 m, prolongé par des tranchées couvertes, de 350 m en tête Ouest et de 20 m en tête Est ;
- le tunnel de La-Bâtie-Montgascon, bitube à voie unique d'une longueur de 7 426 m, prolongé en tête par une tranchée couverte (tranchée couverte de Saint-Didier-de-la-Tour) de 920 m ;
- le tunnel de Dullin-L'Épine, bitube à voie unique d'une longueur de 15 089 m prolongé par des tranchées couvertes de 90 m à l'Ouest et 75 m à l'Est ;
- le tunnel de Chartreuse, monotube à voie unique (bitube à terme), d'une longueur de 24 505 m prolongé par une tranchée couverte de 125 m à l'Est ;
- le tunnel de Belledonne, monotube à voie unique (bitube à terme), d'une longueur de 19 720 m, prolongé par une tranchée couverte de 200 m en tête Ouest ;
- le tunnel des Cartières, monotube à double voie d'une longueur de 200 m prolongé par des tranchées couvertes de 25 m côté Nord et 95 m côté Sud ;
- le tunnel du Glandon, monotube à voie unique (bitube à terme), d'une longueur de 9 505 m, prolongé par une tranchée couverte de 235 m en tête Sud.

Ministre du 1^{er} août 2012. La Cour reprenait l'évaluation de la Direction du Trésor, laquelle évaluait le projet à 26,1 Milliards €.

486. La section internationale coûterait 10,480 Mds € pour un tunnel de 57 km bitube ou 114 km équivalent un seul tube.

487. La description des tunnels soumis à l'enquête publique est consultable dans le même document (Pièce C, page 91) comme suit :

- le tunnel Bourgoin / Ruy, tunnel bitube de 7 km, soit 14 km d'équivalent monotube ;
- le tunnel de Sainte-Blandine tunnel monotube de 1,850 km ;
- le tunnel de la Batie-Montgascon, tunnel bitube de 7,426 km, soit 14,8 km d'équivalent monotube ;
- le tunnel de Dullin l'Épine bitube de 15,089 km, soit 30 km d'équivalent un monotube ;
- le tunnel de Chartreuse, monotube de 24,5 km ;
- le tunnel de Belledonne, monotube de 19,7 km ;
- le tunnel de Glandon, monotube de 9,5 km.

488. Le total du linéaire de tunnels à creuser est donc de 114 km d'équivalent monotube.

489. Le coût du chantier annoncé par RFF, a été présenté sous la forme de diaporama au cours des réunions publiques organisées par la Commission d'enquête :

Quelques chiffres (opération soumise à enquête)

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

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

■ Principales caractéristiques

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

www.tvnetcitoyenne.com

490. Sur cette présentation, le coût total du projet ressort à 7,7 Milliards €.

491. On ne comprend pas que pour un linéaire identique de tunnels de 114 km, le coût soit inférieur de 2,8 Milliards d'Euros à celui annoncé pour le tunnel transfrontalier, outre le fait que ne sont pas pris en compte les ouvrages d'art et voies non enterrées. On comprend d'autant moins cette évaluation « minimaliste » que le tableau de la page 19 de la Pièce C fait plutôt apparaître un coût supérieur.

492. L'évaluation financière présentée en public, comme étant le coût du projet ne comprend pas, en outre, les coûts du CFAL Nord fixés à 997 millions € et présentés dans l'enquête publique du CFAL Nord comme financés par le Lyon-Turin.

493. Les autres sections du projet des accès français au Lyon-Turin, qui correspondent à la description de la page 19 de la pièce C, se décomposent comme suit :

- Grenay Chambéry par Dullin l'Epine : 4,145 Mds € ;
- premier tube Chartreuse et Belledonne : 2,952 Mds d'€ ;
- travaux LGV entre Grenay et Avressieux : 1,155 Mds d'€.

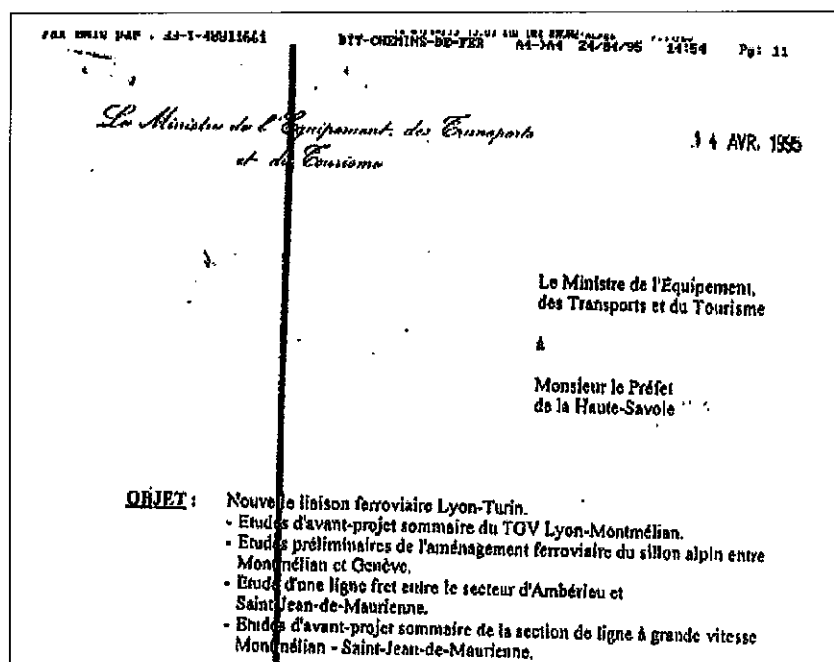
494. Le total du coût du projet de 8,252 Mds €, hors CFAL Nord, présente une différence de 500 millions d'€ par rapport aux présentations publiques faites lors des réunions organisées par la commission d'enquête. Toutefois le maître d'ouvrage prétend que le coût de l'ensemble des infrastructures, dont le linéaire total et les ouvrages sont supérieurs en nombres et en implantations, serait inférieur aux coûts annoncés d'un seul ouvrage bitube de 57 km.

495. L'évaluation financière est dès lors sous-évaluée, et non sincère. C'est là un moyen de fond de nature à prononcer le retrait du décret du 23 août 2013 et de tous les actes subséquents.

IV – L'insuffisante évaluation multicritère

A – Méconnaissance des besoins de transports régionaux

496. Si le projet affirme que la dimension régionale a été prise en compte, il n'en reste pas moins que la ligne desservant Chambéry depuis Saint-André-le-Gaz ne fait l'objet d'aucun aménagement dans le projet soumis à enquête publique.
497. La desserte à voie unique, d'Aix-les-Bains à Annecy, n'est pas non plus modifiée.
498. Le projet initial faisant l'objet du cahier des charges du 7 février 1994 intégrait indiscutablement la création d'une infrastructure nouvelle pour la desserte de la ville d'Annecy à partir de Montmélian.
499. L'intégration de cette desserte en Haute-Savoie, dans le projet initial est attestée par le document d'enquête publique (Pièce C page 195) qui reprend la décision ministérielle du 14 avril 1995 adressée au Préfet de Haute-Savoie :



500. La conséquence directe de l'absence de desserte ferroviaire décente pour les deux agglomérations de Savoie et Haute-Savoie, conduit à une situation déplorable en matière environnementale.
501. En Savoie, les comptages routiers effectués par le Conseil Général montrent une augmentation permanente du nombre de voitures consécutive à la diffusion de l'habitat en zone périurbaine.

	Voitures									
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Chambéry Nord	89 668	91 412	86 564	88 487	92 332	91 704	93 444	95 004	94 945	94 708

Tunnel des Monts	75 854	77 779	72 246	73 083	77 082	77 958	80 299	82 110	84 133	84 135
Barr Chignin	30 554	31 517	33 273	33 803	34 466	36 063	37 750	39 461	40 719	40 996
Challes les Eaux	12 309	11 926	11 953	11 843	11 784	11 428	11 440	11 191	11 102	10 869
Chignin Challes	42 863	43 443	45 226	45 646	46 250	47 491	49 190	50 652	51 821	51 865
Part du trafic	85,91%	86,26%	90,12%	90,03%	89,88%	90,70%	91,43%	91,36%	91,38%	91,70%

502. On constate une augmentation de près de 9.000 voitures par jour de plus en 2012 que 10 ans auparavant. Les émissions dégagées par l'ensemble de 94.708 voitures correspondent à environ à la pollution de 20.000 camions. Cette situation environnementale catastrophique est, pour partie consécutive à l'absence de desserte ferroviaire d'un niveau suffisant pour les zones périurbaines, soit un rayon de 30 km autour de Chambéry.

503. L'augmentation du nombre de voitures constitue un problème de santé publique dans les agglomérations et zones périurbaines comme l'ont indiqué l'Organisation Mondiale de la Santé et le Centre de Recherche International sur le Cancer (CIRC) le 12 juin 2012. Ils ont en effet établi un lien direct entre l'exposition aux émissions des moteurs diesel et l'apparition de cancers du poumon.

504. Il a été constaté que le nouveau projet présenté a abandonné les projets d'infrastructures régionales vers Annecy.

505. Le document d'enquête publique indique par ailleurs (Pièce C page 36) :

> Bretelle « Chambéry-Nord »

Apparue en cours de phase d'Avant-projet Sommaire, cette variante est située en majeure partie hors du fuseau d'étude et concerne territorialement le département de la Savoie.

Elle émane d'une réflexion portant sur une nouvelle articulation entre l'axe ouest-est et le Sillon Alpin et a été examinée sous son aspect fonctionnel uniquement.

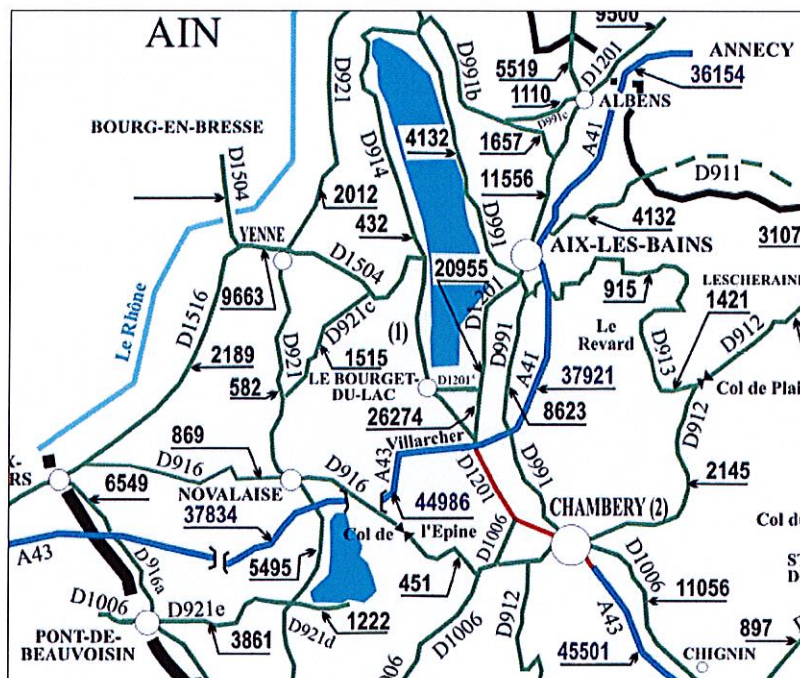
Elle se caractérise par une dissociation des dessertes de Chambéry, Aix-les-Bains et Annecy par rapport aux hypothèses de tracés sortant en Combe de Savoie.

Elle permet par un raccordement aux lignes existantes, envisageable au nord de Chambéry, d'améliorer notablement les temps de parcours vers le Sillon Alpin nord.

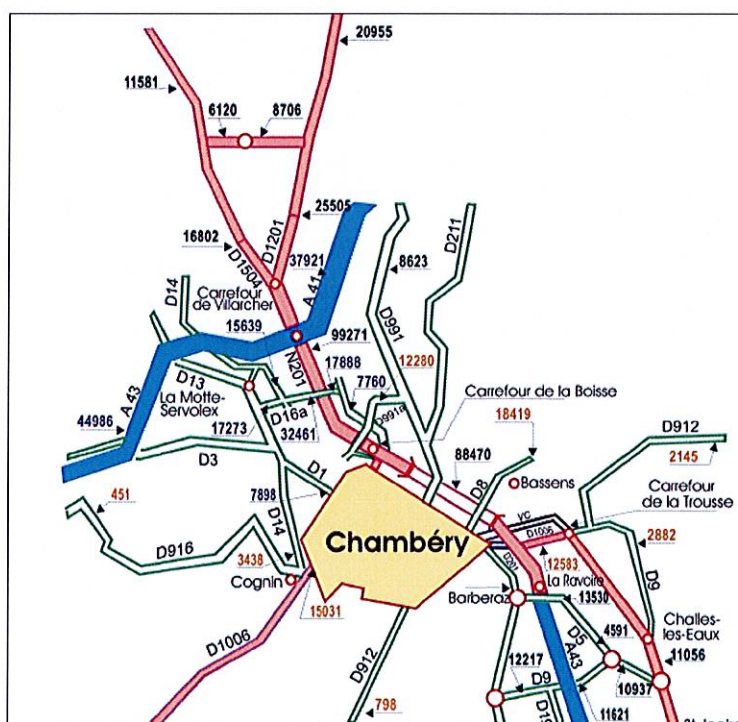
Elle a en revanche l'inconvénient de majorer les temps à destination de l'Italie et pénalise également fortement la desserte de Grenoble.

Dans cette configuration, les correspondances entre les missions nationales ou régionales et les missions internationales peuvent se réaliser par l'aménagement d'une des gares existantes, soit celle de Chambéry, soit celle de Montmélian centre.

506. La Ligne Aix les Bains – Annecy reste dans le nouveau projet à voie unique comme la voie en provenance de Lyon à partir de Saint André le Gaz. Ces deux liaisons ferroviaires insuffisantes sont à l'origine d'un fort trafic de voitures que l'on retrouve dans la ville de Chambéry ensuite (Conseil Général de Savoie – Comptage Routier 2012).



507. Ce sont plus de 65.000 véhicules par jour qui circulent sur l'axe Chambéry – Aix les Bains sur les A41 (37.921 véhicules), D991 (8.623), D1201 (20.955). A l'Ouest ce sont près de 45.000 véhicules par jour qui sont dénombrés sur l'A43.



508. La carte détaillée de la zone urbaine de Chambéry montre que dès la sortie des autoroutes A41 et A43, à la jonction des routes départementales et autoroutes au niveau de la Nationale N201, on dénombre 99.721 véhicules jours en 2012.

509. Le nouveau projet qui a été soumis à enquête publique, par le fait qu'il a abandonné la problématique des dessertes périurbaines au profit de liaisons directes avec Lyon ou Paris, ne permet pas d'apporter des solutions au problème environnemental et de santé public consécutif au maintien en voies uniques des liaisons ferroviaires pour la desserte des deux agglomérations de Chambéry et d'Annecy.

510. Dans ces conditions, l'intérêt général des populations de Savoie, Haute Savoie et Isère n'est aucunement pris en compte. A l'inverse, l'utilisation massive de financements publics ou d'endettement public interdit tout investissement suffisant pour répondre à un besoin de santé publique.

B – Atteintes aux ressources hydrologiques

511. Le nouveau projet a introduit une « bretelle » en direction de Chambéry par le percement d'un tunnel bitube de 15 km soit environ 30 km de galeries sous les massifs de Dullin et l'Epine.

512. Le rapport Ecorys Cowi (page 47) commandé par l'Union Européenne indique sur ce sujet que le percement du tunnel de base transfrontalier de 53 km sera à l'origine de drainage importants des eaux souterraines rencontrées lors du percement :

Analyse des études faites par LTF sur le projet Lyon - Turin (section internationale)

4.4.1 Bilan hydrologique / Le cycle hydrologique

Orientation générale

La circulation de l'eau par le biais des processus d'évaporation, de précipitation, d'écoulement des eaux souterraines, de ruissellement, etc... caractérise généralement le cycle hydrologique. Un projet de l'ampleur de la liaison ferroviaire prévue peut affecter de manière significative différents éléments du cycle hydrologique dans les zones qu'elle traverse. Au cours de l'évaluation des impacts environnementaux causés par le tunnel, le cycle hydrologique est une base importante qui permet de vérifier la cohérence des estimations concernant les eaux souterraines et les eaux de surface.

LTF a estimé¹⁸ que les deux tunnels principaux (le tunnel de base et le tunnel de Bussoleno), les descenderies, etc. recevront un flux cumulé d'eaux souterraines compris entre 1951 et 3973 L/s dans le cas stabilisé. Ceci équivaut à un débit compris entre 60 et 125 Million m³/an, ce qui peut être comparable à l'alimentation en eau nécessaire à une ville d'environ 1 Million d'habitants. Le drainage des eaux souterraines n'est pas négligeable comparativement à la recharge totale en eaux souterraines dans les zones situées le long du tunnel.

Les valeurs ci-dessus sont déterminées dans le but de planifier les travaux de drainage et de creusement du tunnel et il est possible que celles-ci soient surestimées. Cependant, même si le débit est en réalité plus faible qu'estimé, la quantité en eaux souterraines à être drainée par le tunnel reste considérable.

513. Un rapport du Cabinet Merlin daté du 21 septembre 2005 sur l'alimentation en eau potable de la commune de Saint-Thibaud-de-Couz, où il est prévu de

creuser une descenderie indique à la page 18/26 : « Ce déficit est également creusé par la perspective de réalisation du projet de Réseau Ferré de France (RFF) « Lyon Turin Ferroviaire », avec une probable descenderie sur la Commune de St Thibaud à proximité du site de carrière, et la forte probabilité de perte quasi-totale de la ressource de la Gorgeat ». La source de la Gorgeat est la principale source de la commune.

514. La galerie de reconnaissance creusée sous la commune de Villarodin-Bourget en Maurienne a eu pour effet le tarissement des sources de la commune comme l'a déclaré le Maire sur le site internet de la commune :



[Accueil](#)
[La Mairie](#)
[L'eau](#)
[L'électricité](#)
[Vie locale](#)
[Tourisme](#)
[A propos de](#)
[Contact](#)

5. Une faille dans la procédure d'enquête publique et un nouvel espoir

En parallèle aux études de reconnaissance, il fallait pour LTF préparer les étapes suivantes :

- l'occupation de la commune pour la période de chantier avec la construction du grand tunnel de base
- l'intégration des installations définitives pour la phase d'exploitation

La commune reste support d'ouvrage pour la phase chantier et accueillera des installations définitives comme la sous station électrique, la base de secours ou encore l'usine de ventilation du tunnel.

Une nouvelle enquête publique est lancée en 2006 sur la commune de Villarodin-Bourget, comme pour toutes les communes situées sur le tracé de la ligne ferroviaire.

Le 18 décembre 2007, le Gouvernement déclare par décret l'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire LTF sur toute la vallée sauf sur la Commune de Villarodin-Bourget ! En effet, l'enquête publique de 2006 a porté sur le document d'urbanisme en vigueur à l'époque (le POS) alors que le décret se serait appliqué au PLU mis en place fin 2006 par la commune. Il y a donc eu incompatibilité des documents d'urbanisme et impossibilité de mettre en conformité ces mêmes documents aux besoins du chantier. Ce contretemps met la commune de Villarodin-Bourget sur le devant de la scène car à présent, le dialogue s'instaure, par la force des choses, entre elle et LTF.

La DUP n'ayant pas pu s'appliquer sur la commune, une nouvelle carte est à jouer. Prenant le problème au sérieux (sans DUP, pas de projet !), le Préfet, le Sous-préfet et LTF rencontrent la commune dont la position est sans appel :

les élus s'opposent catégoriquement au stockage des déblais sur la zone des Tierces pour des raisons de sécurité et environnementales.

les élus dénoncent à maintes reprises les nuisances vécues par les habitants lors des travaux de la descenderie, les préjudices subis avec notamment le tarissement des sources du Bourget, l'éboulement de Chatalamia, l'affaissement du village. Comment prouver des relations de cause à effet entre le chantier et ces catastrophes ? Le doute profite toujours à LTF.

Alors qu'une volonté est affichée par les trois parties de travailler en concertation et en bonne intelligence, les rencontres s'éspacent et les résultats

515. Le creusement de galeries et de tunnels est à l'origine de perte de ressources hydrologiques souterraines et de surface, comme l'indiquent ces rapports.

516. Or, le dossier d'enquête publique n'évalue pas les volumes qui seront drainés et aux questions posées publiquement, aucune réponse n'est apportée :

21. Intervention de Monsieur Philippe CAIRE, habitant à CHAPAREILLAN

En tant qu'architecte conseil, il est intervenu sur les descenderies du tunnel international. Sur VILLARODIN-BOURGET, il y a eu des tarissements de sources. Monsieur CARABOEUF répond que RFF a engagé des études de suivi hydrologique. Il est essentiel de faire des traçages.

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.
Compte-rendu de la réunion publique du 28 février 2012 à CHAPAREILLAN.

Page 6 / 7

517. La seule référence à l'hydrologie de la notice explicative (Pièce C page 54) se limite à l'exposé suivant :

> Géologie - hydrogéologie

L'itinéraire Bauges :

Cet itinéraire est exposé à des risques de glissement dans la Cluse des Hôpitaux. De même, quelques risques d'éboulement sont à signaler dans les secteurs de tête de tunnel. Il traverse, par ailleurs, plusieurs zones moyennement à fortement compressibles : surtout en Chautagne, Aibanais et vallée de l'Isère.

D'un point de vue hydrogéologique, il recoupe de nombreux périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable (éloigné et/ou rapproché), d'où des contraintes fortes.

L'itinéraire Ouest-Bugey :

Les risques d'éboulement ou de chute de blocs sont limités aux secteurs de tête de tunnel.

Cet itinéraire traverse également des zones moyennement à fortement compressibles : des Avenières à Aoste, et en Combe de Savoie.

De même, les contraintes hydrogéologiques sont fortes, du fait de la présence de nombreux captages AEP (périmètre de protection éloigné et/ou rapproché).

Bilan :

Les études concluent que les deux itinéraires présentent les mêmes types de contraintes. Ils sont sensiblement équivalents.

518. Le rapport de la Commission d'enquête indique :

Le maintien en service des sources, captages, puits

Dans l'Etude d'impact, RFF écrit (Pièce E6, volume 1, page 6) « en cas d'impact sur la ressource en eau, pour les captages d'alimentation en eau potable (AEP) publics, le maître d'ouvrage déploiera des mesures curatives pour garantir la pérennité de l'alimentation en eau :

- réalisation de nouveaux puits,
- augmentation de la capacité de pompage des puits existants,
- raccordement des habitations impactées sur un autre réseau.

Pour les captages privés, il conviendra en cas d'impact, de rechercher des solutions de substitution comme le raccordement au réseau public ou la restitution de la ressource par un puits de substitution. A défaut, une indemnisation sera mise en place... un état initial hydrogéologique complet sera fait avant travaux pour déterminer les conditions hydrogéologiques et hydrauliques normales ».

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.
Rapport de la Commission d'enquête publique.

Page 88

519. Il met ensuite à la charge des communes et des habitants le recensement des ressources (page 89) :

Réseau Ferré de France

Liaison ferroviaire GRENAY - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

La commune et les habitants concernés sont invités à signaler à RFF, avant ou pendant les enquêtes parcellaires, la présence de sources et captages privés. Ce signalement devra être précis (localisation, photos, jaugeages des débits des sources, relevé des cotes de l'eau dans les puits ...).

520. La commission d'enquête s'est contentée du commentaire suivant (page 203) :

Commentaires de la Commission d'enquête

Les connaissances actuellement disponibles ne sont pas suffisantes pour garantir que le percement des tunnels ne conduira pas à des captages de circulations souterraines, avec impact sur les sources actuellement utilisées. Mais la connaissance des zones de risques sera affinée par la réalisation des galeries de reconnaissance.

Les méthodes de creusement par tunneliers sont largement utilisées dans des conditions hydrauliques complexes (tunnels sous-fluviaux, roches gorgées d'eau, utilisation de tunneliers à pression de boues, congélation des sols ...).

L'emploi de tunneliers réduit les risques, car l'ébranlement des massifs rocheux est plus faible qu'avec des méthodes traditionnelles, avec emploi de l'explosif.

L'imperméabilisation à l'avancement des tunnels, dans les zones le nécessitant, limite l'effet de drain.

La Commission **recommande** à RFF de dresser l'inventaire des points de captage, puits et sources, le plus exhaustif possible, en partenariat avec les communes traversées et voisines, ainsi qu'avec les gestionnaires de réseaux pouvant être impactés (EDF, Syndicat des Eaux du Thiers, ...).

521. Aucune mention d'une évaluation du cubage drainé, fut-elle empirique, n'a été fournie, ne permettant pas au public d'apprécier les risques.

522. Par un rapport entre les prévisions de tarissement effectuées par le rapport Ecorys Cowi pour un tunnel bitube de 53 kilomètres sous le massif d'Ambin évaluant les drainages entre 60 et 125 millions de m³ par an, il est possible d'approcher de façon empirique le risque consécutif au creusement de tunnels non prévus initialement et ajoutés dans le nouveau projet (voir pièce C page 91) :

Tunnel de base (2 X 53 km)	60 millions de m ³	125 millions de m ³
Tunnel Batie Montgascon (2 X 7,4 km)	8,37 millions de m ³	17,45 millions de m ³
Tunnel Dullin l'Epine (2 X 15 km)	16,98 millions de m ³	35,37 millions de m ³
Tunnel sous Chartreuse (2 X 24 km)	27,17 millions de m ³	56,60 millions de m ³
Tunnel sous Belledonne (2 X 19,7 km)	22,30 millions de m ³	46,46 millions de m ³
Tunnel sous Glandon (2 X 9,5 km)	10,75 millions de m ³	22,40 millions de m ³
Total	145,57 millions de m ³	303,28 millions de m ³

523. Il convient de considérer que la nature géologique calcaire de la Chartreuse, notamment, diffère de celle du massif d'Ambin (tunnel de base) et présentera des volumes plus importants d'eaux drainées du fait de la perméabilité accrues des roches traversées. Ce risque irréversible n'a fait l'objet d'aucune étude et la réponse à la question précise de l'architecte conseil de la commune de Villarodin-Bourget, posée à la Commission d'enquête et au Maître d'Ouvrage lors de la réunion publique du 28 février 2012, est restée vague.

524. Au vu de l'ampleur du risque environnemental majeur pour les ressources en eau, et de son caractère d'irréversibilité, compte tenu de l'augmentation de ce risque par le creusement de nouveaux tunnels dans le nouveau projet (Dullin l'Epine, doublement de Chartreuse, Belledonne Glandon) par le drainage de 45 millions à 100 millions de m³ d'eau par an, le projet ne peut être déclaré d'utilité publique au regard des atteintes à l'environnement et de l'augmentation de ses impacts environnementaux sans débat public du nouveau projet.

525. Subsidiairement, les conséquences des tarissements des réseaux hydrologiques de surface, doivent également s'apprécier en prenant en compte les conséquences en matière agricole.

526. L'ensemble de ces griefs constituent un moyen de fond de nature à prononcer le retrait du décret du 23 août 2013 et de tous les actes subséquents.

C – Les possibilités techniques alternatives

527. Si la construction d'une ligne ferroviaire « gommant » les reliefs permet d'atteindre les objectifs de transport des marchandises par le rail, la grande majorité du territoire français, équipé de lignes ferroviaires performantes et sans relief, doit permettre de le constater.

528. La Suisse avec des reliefs alpins, des lignes datant de la même époque que celle du Montcenis et une seule infrastructure tunnelière du type de celle projetée, affiche une part modale ferroviaire de 63,9%.

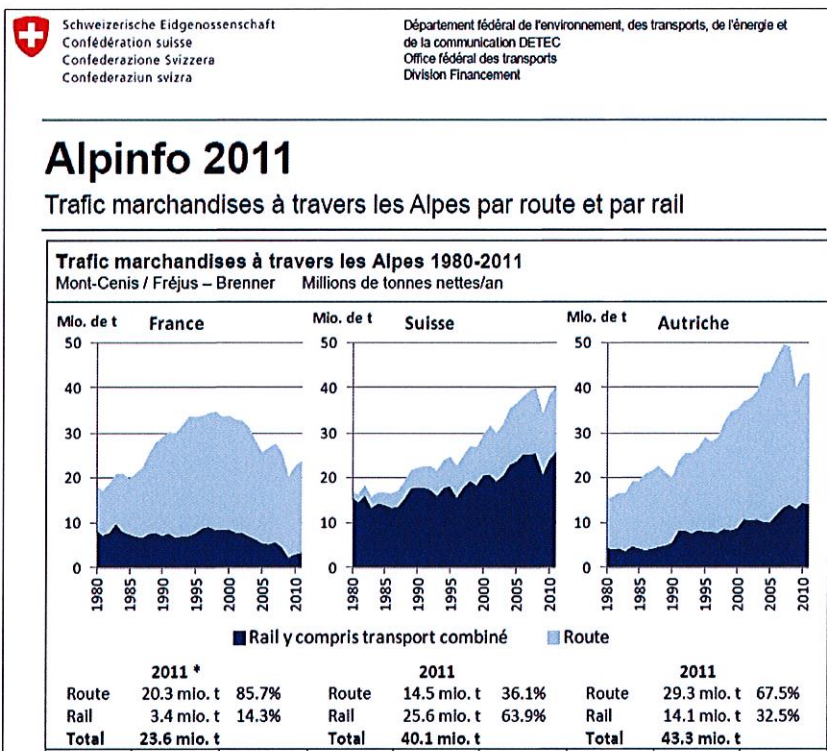
529. Le tonnage actuel transporté sur la ligne du Saint Gothard en Suisse, mise en service en 1874, avec un dénivelé supérieur de 200 mètres à celui de la ligne française du Montcenis, fait l'objet d'une excellente exploitation. Cela démontre que l'infrastructure n'est pas le premier problème conduisant à la perte de parts de marché du fret ferroviaire en France et dans les Alpes.

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					
		Route PLM 1000	Route (t/mio)	Rail+ (t/mio)	Total (t/mio)	WAC	TCNA	AR	PLM 1000	Route (t/mio)	Rail+ (t/mio)	Total (t/mio)	WAC	TCNA	AR	PLM 1000	Route (t/mio)	Rail+ (t/mio)	Total (t/mio)
France		1051	13.7	14.5	0.8	0.8	0.0		1375	19.4	19.8	0.5	0.5	0.0		1339	17.8	18.0	0.2
Ventimiglia									65	0.7	0.7					82	0.5	0.5	
Montgenève																			
Mont-Cenis																			
Fréjus		1527	25.2	25.2	8.6	8.6	5.0	3.6	765	11.6	11.6	5.5	3.9	2.2	0.3	732	11.0	11.0	3.0
Mont-Blanc									585	8.6	8.6					572	8.7	8.7	
Suisse																			
Grand-St-Bernard		52	0.4	0.4					56	0.6	0.6					48	0.6	0.6	
Simplon		27	0.1	0.1	3.7	3.5	0.1		73	0.8	0.8	8.0	3.0	3.6	1.4	79	0.8	10.4	8.6
Gothard		1187	7.8	14.4	16.8	8.0	8.0	1.0	925	9.9	25.5	15.6	5.4	9.7	0.4	943	10.8	25.5	14.4
San Bernardino		138	0.8	0.8					150	1.5	1.5					198	2.1	2.1	
Autriche																			

530. Ce tableau montre que :

- en 2011, le passage du Saint Gothard voit circuler 10,6 millions de tonnes par la route pour 14,4 millions de tonnes par le rail soit une part modale du rail de 57,6 % ;
- en 2000, ce sont 16,8 millions de tonnes, représentant une part modale du rail de 68,85% du total des marchandises qui ont circulé sur cette voie ferroviaire historique.

531. Ainsi, une infrastructure de montagne datant des années 1870 permet de transporter des tonnages très importants avec des parts supérieures à celles annoncées par les différents textes fixant les objectifs, tant au niveau national (Grenelle de l'environnement) qu'Européen (Livre blanc des transports).



532. Dans son rapport public de février 2012 « Les autoroutes ferroviaires en France : premiers enseignements et enjeux pour l'avenir », la Cour des Comptes a parfaitement analysé la problématique du transport ferroviaire et des projets d'autoroutes ferroviaires. Elle indique :

« La Cour dresse ici un premier bilan de deux autoroutes ferroviaires en France qui ont fait appel à des techniques différentes de celles employées ailleurs en Europe.

« Il en ressort que le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier.

« 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. »

« 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. »

Rapport Cour des Comptes P. 366

D – Absence de prise en compte des avancées technologiques et de l'adaptabilité.

533. Si l'infrastructure ne peut être, seule, une réponse pertinente au problème du fret ferroviaire, le matériel roulant et l'organisation générale de l'exploitation doivent être analysés pour répondre à une évaluation socio-économique multicritère.

534.Or, alors que les avancées technologiques ont été considérables depuis la naissance du projet Lyon Turin à la fin des années 80, et que la mise en service du projet est à une échéance de vingt ans, cette nouvelle donne matérielle, née des technologies disponibles et confirmées n'a pas été prise en compte. Seule une approche infrastructurelle a été réalisée, sans prendre en compte ces technologies permettant de combler les retards du matériel roulant ou de communication, qui permettent de s'affranchir des contraintes des lignes existantes en augmentant considérablement leurs capacités.

535.L'une des évolutions majeures est l'arrivée des camions électriques ou hybrides permettant une réduction significative de la pollution et facilitant l'utilisation des lignes existantes dans le temps.

<http://www.pvi.fr/offre-complementaire,013.html>

<http://www.lyoncapitale.fr/Journal/Lyon/Actualite/Actualites/Transports/Des-camions-electriques-pour-livrer-la-Presqu-ile>

<http://www.lesechos.fr/entreprises-secteurs/auto-transport/dossier/0201783020746/0201780544467-des-camions-electriques-dans-les-villes-260205.php>

536.Il en est de même des wagons autos moteurs dont fait état le Centre d'analyses stratégiques des services du Premier Ministre.



PREMIER MINISTRE



**Pour une complémentarité du rail,
de la route et du fleuve au service
du transport de marchandises**

Puis, suite à l'appel à propositions, deux projets ont été retenus en 2010 :

- ▶ Véhicules Automatiques Marchandises (VAM), porté par Egis. Ce système ambitionne d'organiser la circulation de wagons automoteurs, entièrement indépendants les uns des autres, de façon à s'affranchir de la contrainte de massification du transport ferroviaire, en supprimant la traction motorisée, en recourant aux technologies les plus avancées en matière d'automatismes et de technologies de l'information. Ce projet est encore en cours de discussion entre un industriel et un port maritime français. À l'horizon 2040, l'objectif est de faire circuler ces wagons sur l'ensemble du réseau ferré ;
- ▶ Marchandises sur route électrique (MAREL), porté par le Commissariat à l'énergie atomique. Ce système utilise l'infrastructure routière en permettant un captage électrique par les poids lourds, afin de permettre l'utilisation d'une autre source d'énergie sur une infrastructure routière existante. Ce projet n'a pas encore eu de suite opérationnelle concrète. En revanche, dans son projet ENUBA, Siemens a développé une solution similaire et a récemment réalisé son propre démonstrateur en Allemagne (cf. les expérimentations décrites ci-après).

(Le projet ENUBA en Allemagne, des routes électriques pour poids lourds

Le système ENUBA⁽³¹⁾ consiste à électrifier tout ou partie des axes routiers, les véhicules captant l'énergie électrique par voie aérienne grâce à un pantographe double-contact. Ce dernier a fait l'objet d'un dépôt de brevet par Siemens.

Les camions (moteurs thermique et électrique) équipés et connectés par un pantographe passent en propulsion électrique ou hybride, ou bien restent en propulsion thermique. La caténaire est installée au-dessus de la voie droite de la route ; l'ensemble des voies, y compris celle sous caténaire, reste accessible aux autres véhicules.

Ce système permet ainsi la propulsion électrique des véhicules par un moteur d'une puissance comparable aux moteurs thermiques actuellement sur le marché.

Aucun changement n'intervient pour le conducteur entre les deux modes de motorisation.

Deux objectifs majeurs sont poursuivis par le groupe Siemens :

- ▶ installer et tester "l'e-mobility" pour les poids lourds en mesurant les impacts techniques, économiques et écologiques ;
- ▶ développer des scénarios techniques et économiques pour déployer le système. Selon Siemens, si la solution ENUBA était mise en place, elle devrait, pour être efficace, s'accompagner d'une tarification écologique de l'ensemble des infrastructures routières.

Pages 6 et 9

537.Ce constat a été rappelé par M. Philippe Duron, président de la commission « Mobilité 21 », président de l'AFITF et co-président de TDIE, le 2 juillet 2013, devant la Commission du développement durable de l'Assemblée Nationale :

<http://lyonturin.eu/documents/index.php?PHPSESSID=202nb70pgkrodov302i8hakjd4>

(Fichier : « DURON Philippe sous-titré italien »)

538.M. Duron rappelle notamment que le système de communication automatisé de respect de signalisation ferroviaire dit ERTMS permet de gagner dix ans sur les infrastructures.

539.L'arrivée des poids lourds électriques ou hybrides modifie totalement l'approche fret ferroviaire.

540.Or, les projets de fret ferroviaire sont, pour l'essentiel, présentés comme une alternative aux conséquences environnementales et de santé publique consécutives au trafic des poids lourds.

E – La santé publique

541.Le problème de santé publique a été largement développé dans une plainte adressée au Procureur de la République de Chambéry.

542.La plainte a été déposée pour mise en danger de la vie d'autrui par abstention de l'utilisation de l'infrastructure existante (ligne ferroviaire de Dijon à Modane et au Tunnel du Montcenis) qui a fait l'objet de gros travaux d'harmonisation

européenne pour le transport de marchandises (environ un Milliards €) et consécutivement à cette sous-utilisation, surexposition des populations riveraine aux émissions des moteurs diesel.

543. Les poids lourds électriques permettent de réduire les conséquences en matière de santé publique et d'utiliser les lignes ferroviaires existantes pendant de nombreuses années.

544. L'évaluation multicritère effectuée en 1993, ne pouvait évidemment pas prendre en compte ces évolutions technologiques.

545. En 2012, l'appréciation de l'intérêt général et de l'utilité publique ne peut s'exonérer de la prise en compte des alternatives non polluantes.

546. L'exploitation de la ligne existante Suisse du Saint Gothard démontre qu'une ligne datant de 1874, répond aux besoins qui sont exprimés dans les Alpes pour le transport de marchandises.

F – L'emploi

547. Le projet a été également justifié par des créations d'emplois notamment pour la construction des ouvrages.

548. S'il est indéniable que la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire est créatrice d'emplois pour la durée du chantier, une évaluation multicritère doit s'apprécier en fonction de la globalité des aspects socio-économiques et des incidences sur l'emploi, après la mise en service, en fonction des prévisions présentées.

549. Le projet Lyon-Turin propose en matière de fret ferroviaire et d'autoroute ferroviaire de transporter un million de poids lourds.

550. En ce qui concerne la construction en elle-même, RFF ne communique pas de chiffres, cependant des estimations ont circulé faisant état de 1.800 emplois pour la création du tunnel Suisse du Saint Gothard qui sera mis en service en 2017.

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

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

553. 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).

554. 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.

555. Enfin la prise en charge de 308 km par le ferroutage viendra mécaniquement diminuer les distances parcourues par les camions, ce seront donc autant d'emplois en moins dans le secteur du transport routier.

556. On peut estimer les pertes d'emplois liées au transport ferroviaire de 680.000 camions, comme le prétend RFF dans sa réponse à l'autorité environnementale, et les 308 km de trajet qui séparent Lyon de Turin soit 209.440.000 km.

557. Selon le CNR, un camion parcourt 103.000 kms par an, ce sont donc 2.033 emplois dans le transport routier qui disparaîtraient 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 de pendre en compte les incidences des congés payés qui majore ce nombre de 10 %.

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

559. Dans le secteur agricole, des emplois disparaîtront « mécaniquement » du fait de la diminution des surfaces cultivées suite aux expropriations projetées.

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

561. 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. Le bilan social en termes d'emplois pérennes n'a pas été établi et méconnaît les règles d'évaluation de l'intérêt général et de définition de l'utilité publique.

G – Aspects économiques

562. Dans leurs conclusions motivées, les commissaires enquêteurs ont cru possible d'exprimer une opinion quant à l'approche économique du dossier soumis à enquête publique (pages 9 et 10/17 « Conclusions motivées ») :

Concernant les observations du public sur la rentabilité de l'ouvrage, il faut rappeler que l'exploitation en elle-même sera réalisée par un opérateur distinct de RFF.

*Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.
Conclusions motivées de la Commission d'enquête publique.*

Page 9 / 17

Cette question est étrangère à l'utilité publique proprement dite de l'ouvrage. Il suffit que cet ouvrage rassemble les potentialités d'une exploitation rationnelle pour que l'utilité publique ne soit pas contredite. Or, les infrastructures prévues sont bien de nature à offrir un service optimal au futur exploitant.

563. Les commissaires enquêteurs ont affirmé que le coût financier n'entrerait pas dans l'appréciation de l'utilité publique, ce qui traduit une méconnaissance grave du droit de la théorie du bilan Coûts-Avantages, et de la notion même de charges publiques. Le fait que l'exploitation ne soit pas du ressort du maître d'ouvrage ne modifie en rien l'appréciation de l'équilibre économique d'un projet. L'utilisation des deniers publics et plus exactement leur bonne utilisation, dans le cadre d'une bonne gestion ne peut s'exonérer d'une analyse de l'équilibre économique investissement/exploitation d'un projet, fut-il négatif.

564. Le rappel de M. Philippe Duron, député et président de l'Association Financement des Infrastructures de Transport en France (AFITF) devant la Commission du développement durable lors de son audition le 2 juillet 2013 à 10h30 (*compte rendu n°76*), est à cet égard, extrêmement clair : « *On pourrait rechercher dans ce cadre des moyens d'assouplir les modes de financement des transports, sans perdre de vue que tout système de transport n'aura jamais que deux financeurs : l'usager et le contribuable.* »

565. Dans la situation de contrainte budgétaire avérée, en négligeant l'évaluation de la rentabilité économique du projet, parmi d'autres critères d'appréciation, et en se limitant à la fonctionnalité apparente du projet soumis à l'enquête publique, la Commission d'enquête publique a méconnu la jurisprudence du Conseil d'Etat visant à protéger les deniers publics en évaluant le coût financier au regard des avantages obtenus.

566. Cette affirmation de la Commission d'enquête publique méconnaît également les dispositions de tous les textes visant l'évaluation multicritère des projets depuis la circulaire du 15 décembre 1992 jusqu'à ce jour. Cette méconnaissance d'un élément essentiel de l'appréciation du projet invalide à elle seule l'avis de la Commission d'enquête publique.

V – La constitution de fait de réserves foncières

A – Faits

567. Le Gouvernement a constitué une commission chargée d'évaluer les projets inscrits au Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT), dénommée la « Commission Mobilité 21 ».

568. Le rapport de cette commission d'enquête, rendu public le 27 juin 2012, indique page 13 :

Elle observe qu'un certain nombre des projets du SNIT s'inscrivent aujourd'hui dans le réseau européen de transport (RTE-T) et plus généralement dans la politique d'infrastructures qu'élabore la Commission Européenne. En effet, ces projets visent soit à relier des grandes métropoles entre elles (Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice par exemple), soit à permettre une meilleure intégration du réseau structurant français dans le réseau structurant européen. Il en va ainsi du projet ferroviaire Lyon-Turin ou de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Hendaye pour mieux relier l'Italie et l'Espagne au reste de l'Europe, de la LGV Rhin-Rhône qui vise à renforcer les échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe, ou encore du canal Seine Nord Europe qui vise à intégrer le grand bassin parisien au réseau fluvial à grand gabarit et aux ports de la Rangée¹.

Pour autant, la commission considère que la dimension européenne et singulièrement l'inscription au RTE-T, malgré toute son importance, ne peut être le seul critère déterminant dans l'établissement des priorités. D'autres aspects sont à prendre en compte tels que la lutte contre la fracture territoriale, l'amélioration du transport du quotidien, la contribution à la transition énergétique et écologique ou encore les performances économiques et sociétales.

Pages 40

Dans ce contexte, la commission dresse le constat qu'avant 2018, sans évolution des ressources de l'AFITF, compte-tenu des engagements déjà pris pour les quatre lignes LGV en cours de construction, les appels à projets pour la mobilité urbaine ou encore le renouvellement des matériels thermiques des trains d'équilibre du territoire, le budget de l'AFITF n'offre aucune marge de manœuvre pour financer de nouvelles dépenses.

Consciente de cet état de fait, la commission a fait le choix de disjoindre de ses simulations financières l'impact d'une

Page 40

poursuite du projet de liaison ferroviaire binationale Lyon-Turin : aucune possibilité de financement d'autres projets par l'AFITF ne serait plus alors ouverte avant 2028 ou 2030, sauf si de nouveaux moyens étaient dégagés. La même situation prévaudrait avec le canal Seine Nord Europe.

Page 41

Sur ces fondements, la commission a considéré deux scénarios :

- le premier retient un montant d'engagement de projets d'ici à 2030, tous financements confondus, compris entre 8 et 10 Md€. Un tel montant apparaît compatible avec les marges de manœuvre du budget de l'AFITF, en supposant que ses ressources soient maintenues jusqu'en 2030, en euros constants, au niveau attendu en 2017 de 2,26 Md€/an ;
- le second propose un montant d'investissements compris entre 28 et 30 Md€. Ce scénario repose sur l'hypothèse d'une amélioration de la conjoncture économique et aussi d'une mobilisation de nouvelles sources de financement telles que celles évoquées dans les recommandations au § 5.4.1. Il correspond à une augmentation moyenne des ressources de l'AFITF de l'ordre de 400 M€ par an, soit l'équivalent du maintien jusqu'en 2030 de la moitié de la subvention d'équilibre que l'État devait verser à l'AFITF en 2013. A titre de comparaison, ce scénario retient des montants du même ordre de grandeur que ceux prévus pour les projets du Nouveau Grand Paris sur la période.

569. Dans les deux scénarios, la Commission « Mobilité 21 » a placé les accès français au Lyon-Turin en seconde priorité, c'est-à-dire pour une réalisation selon la saturation après 2030.

	Nom du projet	Coût du projet	
Scénario 2		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
Secondes priorités			
	Accès français Lyon-Turin	7990	7990
	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	3500	3500
	Interconnexion Sud Île-de-France	1600	3800

570. Le Premier Ministre a déclaré qu'il suivrait les recommandations de la Commission « Mobilité 21 », selon son scénario n°2.

Une nouvelle approche des grands projets :
lever les points de blocage qui ne permettent pas
une utilisation optimale du réseau ferroviaire
et poursuivre le maillage national

Promouvoir l'investissement efficace au bénéfice d'une meilleure mobilité dans les territoires

Le Gouvernement propose de l'ordre de 30 Md€ d'investissements, tous financeurs confondus, dans les grands projets prioritaires : (scénario n°2 de la commission Mobilité 21)

B – En droit

571. Dans un arrêt rendu le 2 juillet 2002 (CEDH, 2 juillet 2002, *Motais de Narbonne c. France*, n° 48161/99), la CEDH a conclu à la violation du droit au respect de ses biens garanti par l'article 1er du premier protocole additionnel, dans une hypothèse où l'expropriant avait procédé à la constitution d'une réserve foncière par voie d'expropriation afin de réaliser un habitat social dès lors que cet objectif n'avait toujours pas été réalisé plus de quinze ans après l'ordonnance d'expropriation. Elle a ainsi jugé que, si « le maintien en réserve d'un bien exproprié, même durant une longue période, ne constitue pas nécessairement un manquement à l'article 1 du Protocole n° 1 » (§ 21), il en va différemment lorsque, au cas d'espèce, « le maintien du bien en réserve durant une longue période ne repose pas lui-même sur des raisons tenant de l'utilité publique » de sorte que « les requérants sont fondés à soutenir qu'ils ont été indûment privés d'une plus-value engendrée par le bien exproprié et ont, en conséquence, subi une charge excessive du fait de l'expropriation litigieuse »

C – Discussion

572. L'article 2 du décret du 23 août 2013 attaqué, énonce :

Art. 2. – Les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de quinze ans à compter de la publication du présent décret.

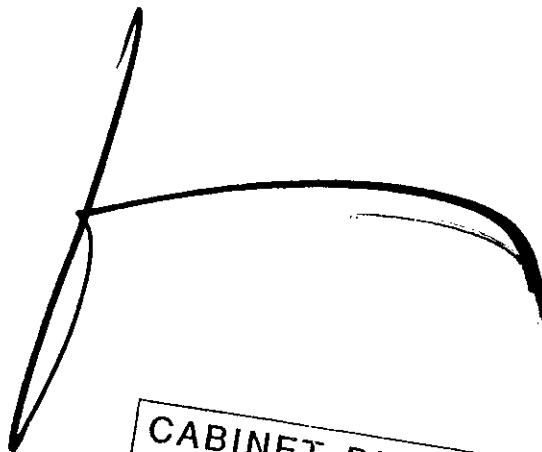
573. La publication étant intervenue le 25 août 2013, les expropriations éventuelles devraient intervenir avant le 24 août 2028. Or, cette date est antérieure à la date fixée par la Commission « Mobilité 21 »... alors que le Premier Ministre s'est engagé publiquement à respecter, c'est-à-dire dans le meilleur des cas pour une réalisation après 2030.

574. Cet engagement ministériel crée une contrainte excessive sur les droits patrimoniaux des habitants des communes et territoires susceptibles d'être impactés par le projet. En effet, il devient, pour les propriétaires du secteur, impossible de gérer normalement leur patrimoine immobilier quand celui-ci est sous le coup probable de mesures d'expropriation projetées en pratique à plus de 15 ans, et dont l'assiette est largement indéterminée. Ce sont des domaines patrimoniaux entiers qui sont concernés.

575. C'est là un moyen de fond de nature à prononcer le retrait du décret du 23 août 2013 et de tous les actes subséquents.

*C'est pour l'ensemble de ces motifs,
que le retrait est demandé.*

A Lyon, le 22 octobre 2013



CABINET DEVERS
22, rue Constantine
69001 LYON
Tél. 04 72 98 11 00