

Fret ferroviaire, TER, Transports en collectifs : OUI

Ligne Nouvelle Lyon Turin : NON

Lettre d'information mensuelle – Septembre 2012 – publiée par les membres de la Coordination contre la ligne nouvelle

Edito

C'est bien connu, seuls les imbéciles ne changent pas d'opinion.

RFF est très intelligente ...

Voici ce qu'elle publiait en octobre 2011 pour le débat public d'une ligne nouvelle Paris – Normandie :

« **La distance.** Le prix de revient du transport combiné est surtout compétitif pour des maillons ferroviaires supérieurs à 650-700 km ... le seuil de compétitivité peut toutefois descendre jusqu'à 500 km... » Pour mémoire **il y a 308 km** de Lyon à Turin.

« **Le temps.** La compétitivité du transport combiné est également renforcée dès que le trajet nécessite plus de 8 heures de conduite en mode "tout route", du fait de l'impact du temps de repos obligatoire du chauffeur sur le coût routier. » Pour mémoire **il faut 4h30** à un camion pour se rendre de Lyon à Turin.

La Cour des Comptes écrivait dans son rapport de février 2012 : « Les autoroutes ferroviaires voient leur productivité significativement accrue avec la longueur du trajet (leur rentabilité est accessible au-delà de 650 kilomètres, selon certaines études). » Ce sont les études de RFF!

Quelques semaines après le Paris-Normandie, RFF change de projet et propose à l'enquête publique un projet de 308 km, et 4h30 de temps de conduite, en s'appuyant sur le ferroutage et sur une augmentation des trafics poids lourds.

RFF est très intelligente ou nous prend-elle pour des billes ?

D. Ibanez

La Commission d'enquête.

Impartialité, voilà le maître mot d'une Commission d'enquête. Répété dans les chartes déontologiques, dans les assemblées publiques, on aurait aimé le constater dans le rapport final.

Jugez par vous-mêmes:

Avant d'analyser les contributions recueillies, la Commission a estimé indispensable d'obtenir de RFF des réponses précises à plusieurs questions et demandes qui ont été exprimées à de nombreuses reprises pendant l'enquête publique. Ces demandes ont été présentées sous forme de trois listes :

par contre, elle n'a pas jugé utile de répondre aux opposants ni de leur demander des précisions...

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.

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. **En cette période de dette publique, la Commission écrit en toute lettre que peu lui importe l'exploitation de la ligne dans la définition de l'utilité publique !**

C'est une interprétation personnelle qu'elle n'aurait sans doute pas faite si sa garantie personnelle était engagée.

Le Ministère des Finances n'est pas du même avis, c'est bien l'ensemble investissement + exploitation qui doit être pris en compte. Tous les élus le savent la Commission l'ignore ...

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

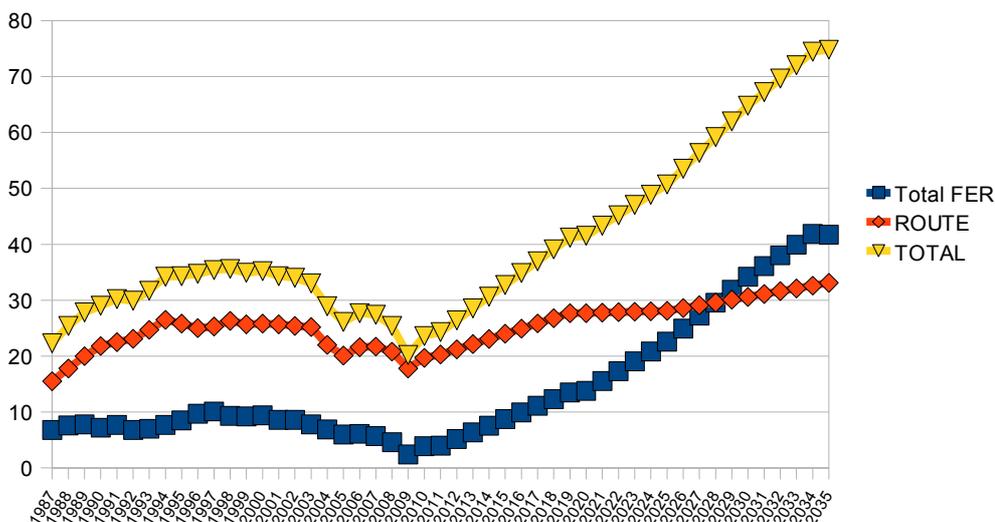
Alors que le bilan socio-économique en termes d'indicateurs de rentabilité est un indicateur irremplaçable, dans la mesure où il permet notamment de comparer les projets sur une même base et qu'il traduit l'efficacité de l'utilisation des fonds publics, on constate aujourd'hui qu'il intervient peu dans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

Sur la sous évaluation de plus de 4 milliards d'€ du coût : pas un mot ! XXX

RFF des prévisions fantaisistes et irréalistes.

Transports Fréjus + Mont-Blanc + Fer en Millions de tonnes par an

1987 - 2011 Réel / 2012 - 2035 Prévisions RFF



Pas un banquier ne financerait une entreprise qui lui fournirait des prévisions de ce genre. Ce graphique reprend les chiffres annoncés par RFF, en 15 ans elle prétend quadrupler les marchandises transportées par le rail ! **Pourquoi les transports de marchandises augmenteraient alors que la production industrielle est en chute libre ? Irréalistes et fantaisistes sont les seuls qualificatifs pour ces chiffres.**

La Question:

La ligne ferroviaire existante dispose d'une capacité non utilisée de 14 millions de tonnes qui représente l'équivalent des marchandises transportées par un million de camions. On attend quoi pour les mettre sur le rail?

À Suivre ...

Nous avons demandé son budget d'investissement sur les TER et autres transports collectifs fréquents et de proximité par la région, nous attendons toujours.

A Retenir

Le nombre de camions au Fréjus et au Mont-Blanc est inférieur à celui de 1992.

Pendant ce temps, le nombre de voiture explose chaque année par manque de transport collectifs de proximité fiables et fréquents.

En 2011, il y a dans Chambéry (tunnel des Monts) 738 395 voitures de plus qu'en 2010, à Annecy 981 045 de plus (ville et contournement).