

Contribution N°1

Des prévisions fausses depuis vingt ans / une méthodologie orientée par le résultat recherché
/ 2006 - 2012 des prévisions ou des manipulations ?

Collectif BOLGV membre de la coordination contre la ligne nouvelle

L'enquête publique, sur la section française du Lyon -Turin, aura au moins eu l'avantage de lancer un véritable débat et de permettre une véritable analyse du projet, malgré les tentatives de marginalisation des opposants.

Ce n'est malheureusement pas l'épais dossier présenté à l'enquête publique, ni les « réponses de RFF » lors des réunions publiques, ni les campagnes de communication des promoteurs voire les aimables pressions, qui l'auront éclairé.

Si l'on peut aujourd'hui envisager de débattre, c'est avant tout grâce à la longue période qui s'est écoulée depuis que ce projet a été lancé dans les années 90, avec à l'origine une orientation voyageurs.

Les vingt ans qui viennent de s'écouler permettent aux intervenants d'aujourd'hui, de vérifier, infirmer, étayer, grâce à la masse de documents qui a été produite, grâce aux informations recueillies durant toute cette période.

Il ne s'agira pas dans cette contribution, de jeter la pierre à ceux qui ont réalisé des études au démarrage de ce projet qui se sont toutes révélées fausses.

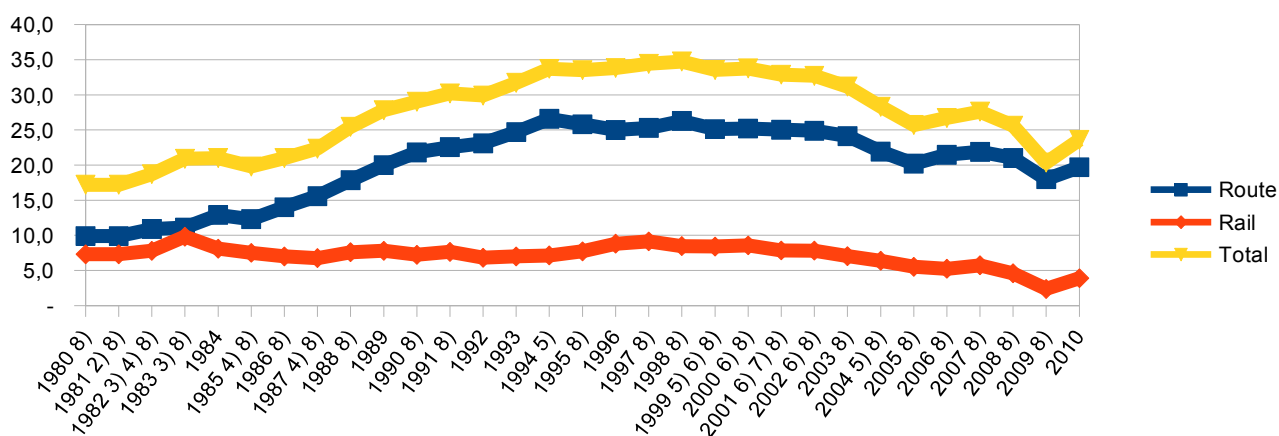
Trente ans d'histoire.

Pour autant, les reprendre et chercher les causes de ces erreurs permet de construire ou entrevoir le futur. C'est tout l'intérêt de l'Histoire en général et au cas particulier elle permet, aux intervenants d'aujourd'hui, de fonder leur position par sa prise en compte sur une durée importante et sans doute suffisante : 20 ans, voire plus pour les chiffres des trafics.

Transfert de marchandises à travers les Alpes franco-Italiennes depuis 30 ans.

Rappel : ouverture du tunnel du Fréjus en 1980.

Tonnages transportés Rail + Route / Mont-Blanc + Fréjus + Montcenis



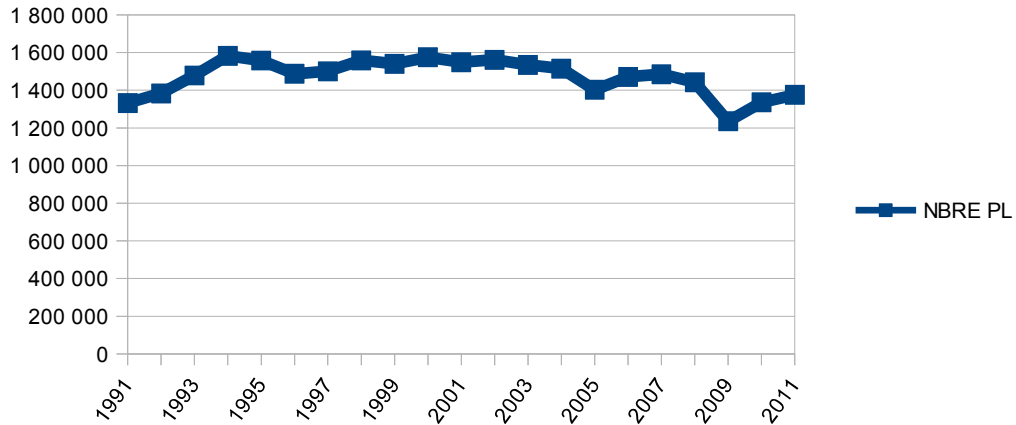
Comme le montre ce graphique dont les données proviennent de l'OFT Suisse, le tonnage des marchandises transportées entre la France et l'Italie a augmenté jusqu'en 1994.

De 94 à 98 c'est le rail qui fait progresser le tonnage total alors que la route plafonne.

Puis à partir de 1998 les tonnages diminuent pour atteindre en 2010 un niveau inférieur à celui de 1988, avant même le projet du Lyon - Turin. Le tonnage transporté par camion est inférieur à celui de 1989.

En ce qui concerne le nombre de camions, les chiffres nous proviennent de RFF et des Conseils Généraux :

Nombre de camion par an au Mont-Blanc et Fréjus.



Le plus haut niveau se situe en 1994, le nombre plafonne ensuite de 98 à 2002.

En 2011, le nombre de camions aux passages du Mont-Blanc et du Fréjus est inférieur au niveau de 1992.

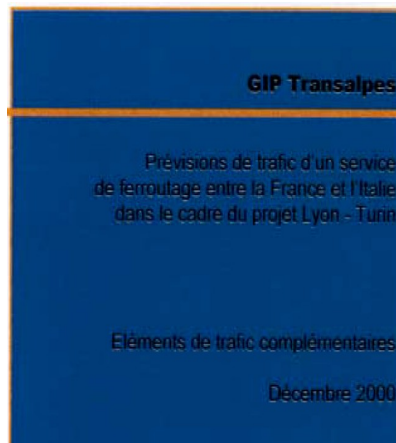
Pour mémoire, l'autoroute de Maurienne a été mise en service entre 1997 et 2000 et l'on ne peut que constater que l'outil n'a pas créé le besoin. Le deuxième tube du Fréjus créera-t-il des marchandises à transporter, rien n'est moins sûr au regard de cet historique.

1ère conclusion :

- ✘ il est faux de prétendre que les trafics ont augmenté, ils ont diminué.
- ✘ Il est faux de prétendre que le rail a alimenté la route, la diminution a été générale.
- ✘ L'outil n'a pas créé le besoin.

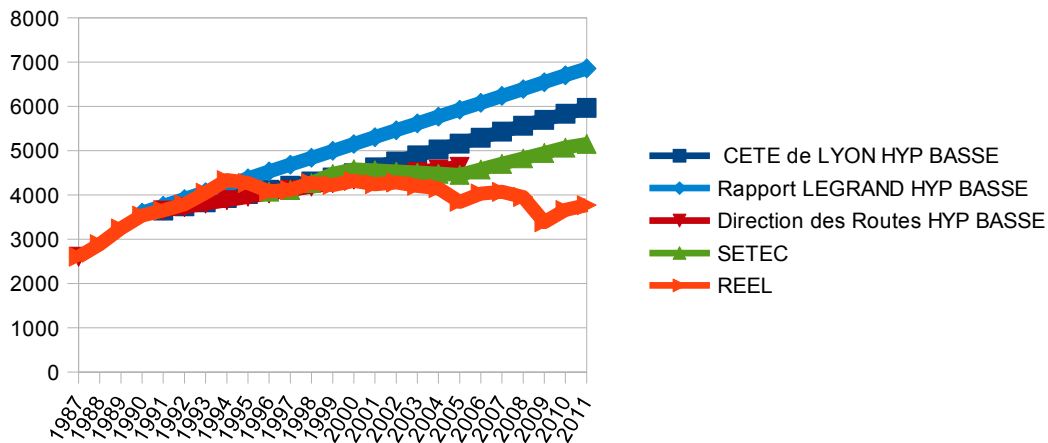
[Les prévisions au soutien du Lyon - Turin.](#)

Ces prévisions ont été reprises dans un document publié par GIP Transalpes datant de décembre 2000.



Le graphique suivant reprend l'ensemble des prévisions contenues dans ce document et les compare avec la courbe réelle des trafics routiers.

Comparatif Prévisions / Réalisé de 1987 à 2011 en nombre de PL TMJA



Toutes les études ont tablé sur une croissance inéluctable du trafic routier. Nous n'avons pris en compte que les hypothèses basses en les linéarisant et pourtant toutes ces prévisions suivent une seule et même tendance : la croissance.

S'il est évident que les auteurs des prévisions de 1991 ne disposaient pas d'un historique leur permettant d'apprécier les évolutions, il n'en est pas de même pour SETEC qui dispose d'un historique de près de dix ans.

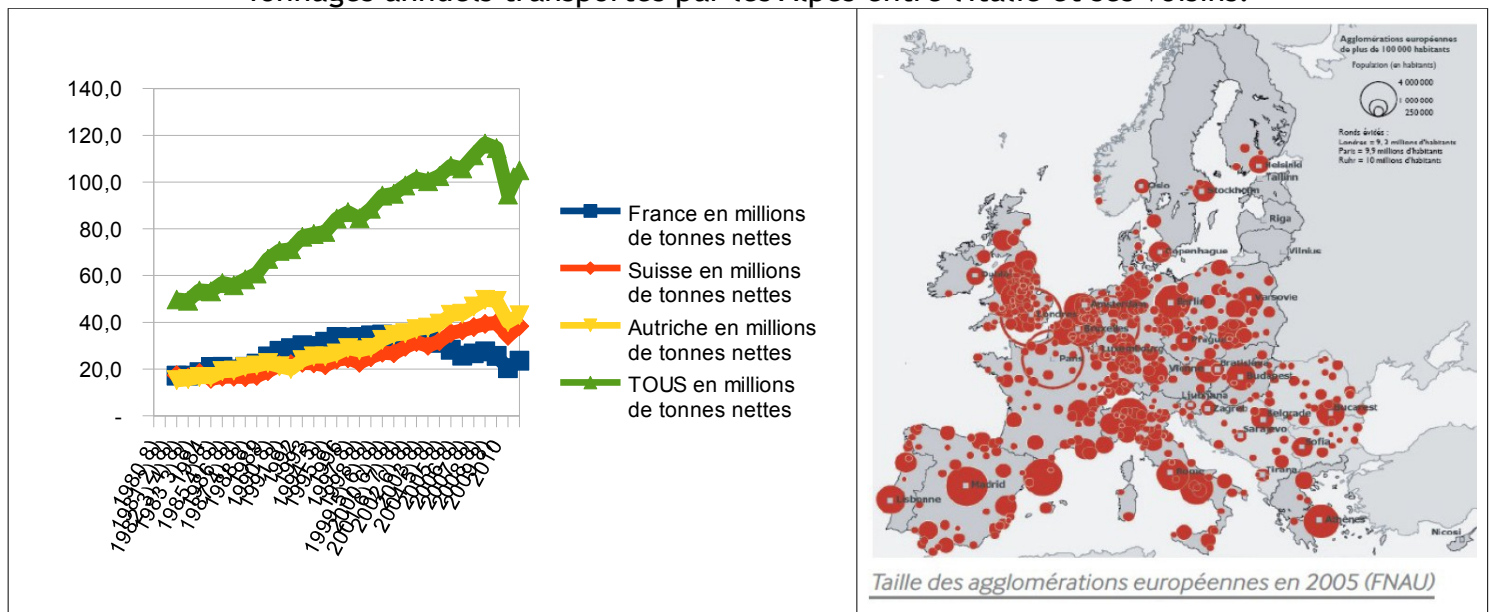
Mais le débat posé par ces prévisions est en fait, très actuel, la croissance du trafic est elle inéluctable, le transport des marchandises et son augmentation sont-ils le seul modèle ?

Ces erreurs d'appréciation pour les premières études, puis un certain acharnement pour l'étude SETEC pour GIP Transalpes (prédécesseur de LTF) ont amené les décideurs à intégrer l'augmentation future comme indiscutable, les erreurs vont quand même de 514 000 à 1,1 million de camions de plus par an que le réel en 2011.

L'axe EST-OUEST : un fonctionnement propre.

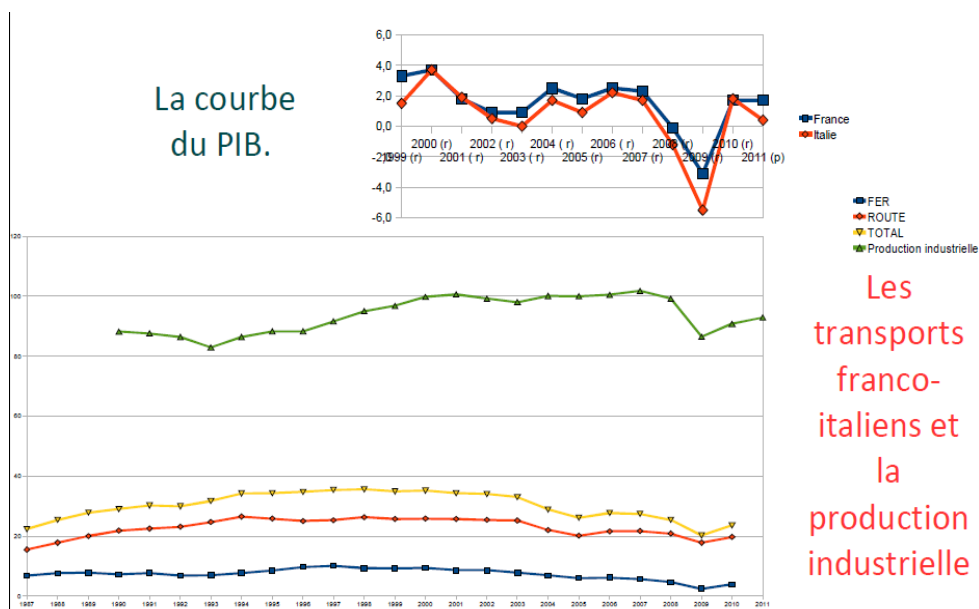
Les chiffres de l'OFT Suisse permettent de comparer l'évolution du trafic des marchandises dans les Alpes depuis 1980 pour les passages français, suisses et autrichiens :

Tonnages annuels transportés par les Alpes entre l'Italie et ses voisins.



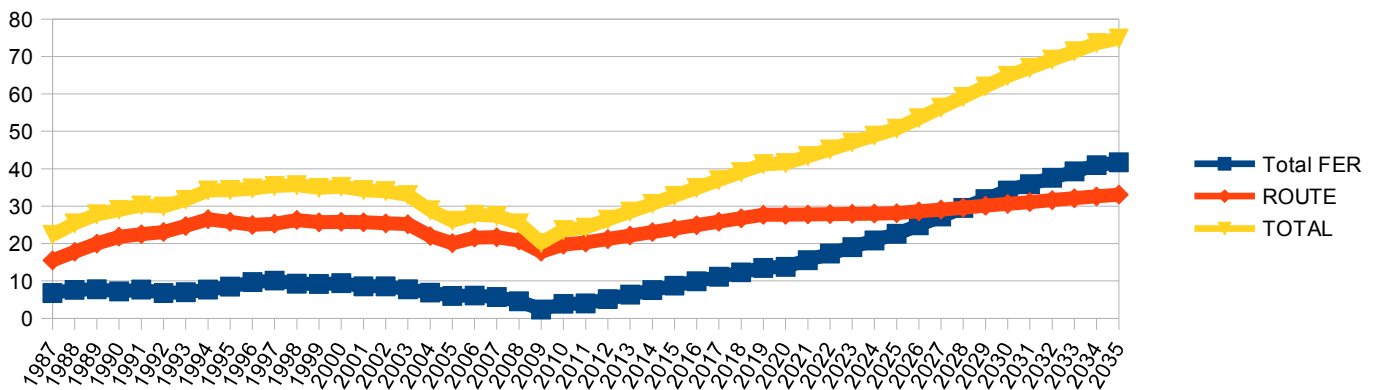
La tendance globale sur le corridor A (de l'Autriche au Fréjus) est bien à l'augmentation, mais il est indéniable que les passages franco-Italiens ne fonctionnent pas de la même façon; ils diminuent depuis plus de 10 ans, durablement.

Les raisons sont que si les transports sur l'axe NORD-SUD sont « tirés » par le PIB (notamment la croissance du secteur marchand), l'axe EST-OUEST suit la courbe de la production industrielle.



Les fortes implantations de populations suivent également l'axe NORD-SUD et ce sont elles que desservent les transports notamment pour approvisionner le secteur marchand.

Les « prévisions » RFF de 2012 recourent celles de de LTF en 2006. La crise n'existe pas !



La première partie du graphique représente le réel, et malgré les erreurs relevées pour les prévisions précédentes, la croissance reste le modèle.

Il ne s'agit plus d'erreurs mais bien de manipulations pour justifier un projet promu essentiellement par le BTP.

Les seules explications données à l'appui de ces « prédictions » sont :

- ☒ l'infrastructure créera un besoin.
- ☒ Nous disons lequel ?
- ☒ Bien malin celui qui peut prédire ce qui se passera dans 30 ans.
- ☒ Nous disons garantisiez vos prédictions.

En tout état de cause nous vous invitons à réfléchir sur le rôle de la société EGIS, bureau d'étude incontournable pour toutes les études du Lyon - Turin, mais également Mandataire de LTF, également membre du comité pour la Transalpine, également sponsor de l'AFTES, également administrateur de l'AFTES. Des « prédictions » douteuses, des proximités aussi.

Nous vous invitons également à réfléchir à la recommandation de la Cour des Comptes publiée dans son rapport du 2 juillet 2012 (page 153) :

« Pour les investissements publics à venir, il serait donc souhaitable qu'une instance puisse définir les méthodes d'évaluation et veiller à une contre-expertise des principaux projets indépendante des maîtres d'ouvrage. »