

Et si la France renonçait au projet LYON-TURIN ?

1° Tout d'abord de quoi parle-t-on ?

Ce projet global entre Lyon et Turin comprend, pour faire simple :

- A Les accès « lointains » côté français entre l'est de Lyon et le sillon alpin avec notamment un tunnel sous le massif de Chartreuse
- B Les accès « proches » côté français entre le sillon alpin et Saint-Jean de Maurienne avec la construction de deux tunnels bitubes sous les massifs de Belledonne et du Glandon sur une longueur de 33 km
- C Le tunnel transfrontalier (dit tunnel « de base ») long de 57 km entre Saint-Jean de Maurienne en France et Suse en Italie
- D Les accès « proches » côté italien sur une longueur de 22.5 km entre Suse et l'ouest de Turin avec 19.5 km en tunnel

Le coût total de ces 4 parties est évalué à environ 25 milliards suivant les organismes (RFF devenu SNCF réseau l'a évalué à 24 milliards d'euros en valeur 2009).

Le coût du tunnel de base est de 8.2 milliards d'euros en valeur 2012.

Le tunnel de base a été déclaré d'utilité publique le 18 décembre 2007 et les parties A et B ont été déclarées d'intérêt public en août 2013.

Un traité entre la France et l'Italie a été signé le 30 janvier 2012 puis ratifié par les parlements respectifs ; il fixe les engagements des deux pays relatifs aux parties B+C+D.

L'ambition principale de ce projet est de transférer des camions de la route vers le rail et principalement les camions des deux tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc. Un chiffre de 1 million de poids lourds transférés a été avancé après la réalisation de l'ensemble du projet !

2° Quelques données du trafic routier de poids-lourds

Le trafic cumulé aux deux tunnels routiers a été de 1 408 000 PL en 2018 ; ce même trafic était de 1 550 000 PL en 1998, 1 530 000 PL en 2002, 1 202 000 PL en 2009 (valeur la plus basse depuis 1998), 1 212 000 PL en 2013 et 1 362 000 PL en 2017.

Les deux dossiers de déclaration d'utilité publique ont comporté chacun des prévisions de trafic :

La prévision faite en 2006 (pour la DUP de 2007) est très optimiste et avait retenu comme somme des trafics des deux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus 2 772 000 PL en 2017 (pour 1 362 000 PL en réalité cette année-là!) et 3 926 000 PL en 2030 (pages 59 et 60 de la pièce 8 du dossier de DUP).

La prévision faite en 2012 (pour la DUP de 2013), même si elle a tenu compte des deux crises de 2008 et 2011 pour refaire des prévisions de trafic, a retenu comme somme des trafics des deux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus 1 906 000 PL en 2020 (l'an prochain) , 2 217 000 PL en 2025 , 2 604 000 PL en 2030 et 3 124 000 PL en 2035. Sachant que cette somme vaut 1 408 000 PL en 2018, cela représente +35.4 % d'augmentation en 2 ans (soit +16.3% par an pendant deux ans) ou + 57.5 % d'augmentation en 7 ans (soit + 6.7% d'augmentation par an pendant 7 années de suite !). Qui peut croire à de telles augmentations ?

3° Que dit l'évaluation socio-économique dans le dossier de la déclaration d'utilité publique de 2007 du tunnel de base que la ministre française des transports soutient à tout prix ?

Les conclusions de l'évaluation socio-économique du tunnel de base figurent en page 72 du chapitre 8 du dossier de DUP et sont les suivantes : « *l'opération est positive pour la France, en raison de la prise en charge d'une plus grande partie de l'investissement par l'Italie* » avec un bénéfice actualisé de + 940 M€ et un TRI de 4.83% mais « *le taux de rentabilité pour l'évaluation internationale de l'opération, qui s'élève à 3.59%, est inférieur au taux de référence français de 4%. Le bénéfice net actualisé est négatif à - 550 M€* ». C'est donc une perte socio-économique !

Ainsi en 2006-2007, on avait une étude socio-économique basée sur des prévisions de trafic irréalistes qui était juste rentable pour la France (car cette dernière faisait payer l'Italie –voir plus loin) et déficitaire au niveau international. Même avec les prévisions de trafic de 2012, sensiblement en retrait de celles de 2006, mais qui sont encore trop optimistes- voire déraisonnables-, on ne peut imaginer une quelconque rentabilité de ce seul tunnel de base. Et que dire avec les trafics réels constatés aujourd'hui !

4° Que dit le traité de 2012 ?

Ce traité concerne la partie dite commune franco-italienne et concerne donc les parties B+C+D.

Le principe de base du financement global de la partie commune franco-italienne est la parité globale entre les deux Etats, tout en précisant que, pour les accès « proches » cités à l'article 4 de l'accord de 2012 (parties B et D), autres que le tunnel dit « de base » de 57 km, le financement incombe à l'Etat sur le territoire duquel les ouvrages sont situés en application de l'article 16 de ce même accord.

Il y est également indiqué que le « tunnel de base » de 57 km, situé majoritairement en France, est programmé avec un financement, hors contribution de l'Union Européenne, de 42.1% pour la part française et de 57.9% pour la part italienne, toujours en application de l'article 18 de l'accord de 2012. En considérant une subvention de 40% de l'union européenne (subvention annoncée mais non acquise en totalité), la clé de financement de ce tunnel de base est de 40% Europe, 25% France et 35% Italie.

L'origine du « surpaiement » par l'Italie de ce tunnel de base vient du fait que la partie B payée à 100 % par la France a un coût plus élevé que la partie C payée à 100 % par l'Italie.

5° Qu'a pu découvrir le gouvernement italien ?

Il a d'abord fait refaire une analyse coûts-bénéfices (l'équivalent de l'évaluation socio-économique française) avec de nouvelles hypothèses de trafic et celle-ci s'est avérée négative et même très négative.

Ensuite, il a pu raisonnablement imaginer que la France n'était vraisemblablement pas disposée à engager la partie B, contrepartie de l'accord de 2012 puisque lors des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures, cette partie B d'un montant de l'ordre de 3 milliards d'euros a été renvoyée par la France aux calendes grecques après au moins 2038 ; il a aussi pu constater que la DUP de 2012 sur tous les accès « proches » français ne concernait que des tunnels monotubes alors que l'engagement de la France dans l'accord de 2012 porte sur des tunnels bitubes.

Donc l'Italie peut légitimement se sentir trompée...

6° La proposition de la ministre française des transports

Malgré ce report aux calendes grecques des accès français (lointains et proches), la ministre des transports ne veut pas se résigner à reconsidérer le projet et tient absolument au « tunnel de base ». En effet, l'union européenne pousse à ce maillon dit manquant de la liaison Lisbonne-Kiev (liaison d'importance qui serait devenue stratégique !), et est prête à tout (rappelons que les subventions européennes proviennent des états membres, que la France est contributrice nette en moyenne à hauteur d'un quart des subventions -ce qui veut dire que quand l'Europe donne 40 % sur le tunnel de base, cela revient à dire que la France paie les 25 % de sa part initiale + 10 % issus de sa contribution au budget européen-).

La ministre a donc imaginé la « tactique » suivante :

- Ne pas parler de la partie B (sachant que la partie A est encore plus dans les limbes et ne verra jamais le jour), partie B déjà repoussée à plus de 2038.
- Demander à l'Europe de porter sa participation pour le tunnel de base à 50 % .

Cela suffira-t-il à faire en sorte que les italiens, qui sur le papier paieraient donc moins pour le tunnel de base, se laissent convaincre à ne plus entendre parler des accès français et accepter un projet minimaliste ?

Petite précision : quand l'Europe subventionne un projet, elle ne participe pas au financement des surcoûts éventuels, qui donc ici seraient à la charge complète des deux états. Et il est extrêmement rare, voire impossible qu'un projet de tunnel aussi ambitieux ne connaisse pas de dépassement de son budget !

7° Epilogue n° 1

Ainsi d'une grande ambition qui pouvait se justifier il y a 20 ans quand la croissance du trafic PL était quasi-continue pour un projet LYON-TURIN, on risque de se retrouver avec un projet minimaliste entre Saint-Jean de Maurienne et Suse pour lequel au maximum et avec des hypothèses de croissance de trafic déraisonnables (celles de 2012, celles de 2006 étant « hors-sol »), on n'enlèverait au maximum que 340 000 (*) PL de la route et à quel prix (chiffre issu de l'étude de trafic de la DUP de 2013, étude dont on sait qu'elle est obsolète et irréaliste) !

Bien sûr certains disent qu'on a déjà dépensé 1.5 milliard et que ce serait stupide d'arrêter et que l'Europe risque de demander des pénalités ! (rappelons que la France n'a dépensé « que » environ 500 millions sur ce total). Il n'y a aucune pénalité de prévue dans le traité de 2012. La vraie question est : doit-on dépenser plus de 8 milliards d'euros pour un projet présentant une perte socio-économique, et ce même au prix du gaspillage de 1.5 milliard (mais qui vaut mieux qu'un gaspillage de 8 milliards !) ?

8° Epilogue n°2

Au vu de ce qui précède, il faut demander au gouvernement français de ne pas s'enfermer dans des certitudes et de profiter du délai de 6 mois demandé par le gouvernement italien pour refaire une nouvelle étude socio-économique indépendante et pluraliste et pour dire si le projet du « tunnel de base » a encore une quelconque utilité. Il faut demander également au gouvernement français de dire la vérité à ses concitoyens : non, il n'y aura jamais de projet total LYON-TURIN car beaucoup trop cher. Et prenons la ministre au mot : qu'elle mette l'argent prévu pour le tunnel de base en faveur des transports du quotidien !!

9° Epilogue n°3

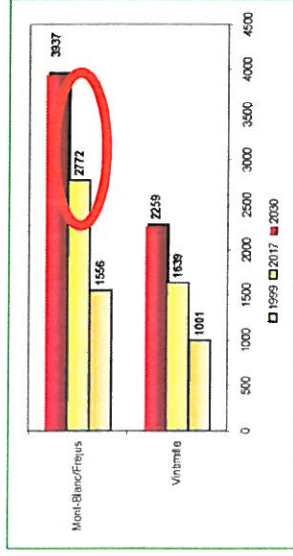
Et si en plus ce projet n'était pas dépassé ? En effet, avec l'évolution des technologies, qui sait ce que sera le transport routier de marchandises en 2030, date au plus tôt de la mise en service du tunnel de base ? On parle de camions au gaz naturel, de camions roulant à l'hydrogène ou encore, grâce à l'intelligence artificielle, à des camions « téléguidés » sur les autoroutes et alimentés électriquement par des caténaires... En fait avec cette dernière option, plus besoin de construire tunnels et voie ferrée, seules les caténaires et les stations d'alimentation seraient à faire....ce qui diminuerait sensiblement la note et ce sans pollution aussi. Cette évolution très probable des technologies justifie aussi de refaire une vraie étude d'opportunité de ce projet.

(*) Ces 340 000 PL « pris » à la route dans l'étude de trafic faite en 2012 pour la DUP de 2013 sont pris avec, outre le tunnel de base, la réalisation d'une nouvelle ligne mixte (voyageurs+ fret) depuis

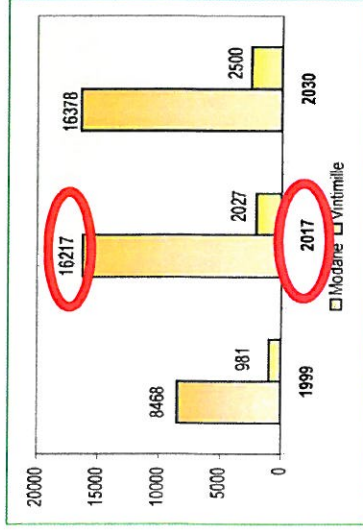
Lyon et la réalisation à un seul tube des tunnels de Chartreuse, Belledonne et du Glandon ; en 2012, on n'a pas testé l'effet du seul tunnel de base !! Et quand la société TELT parle de 1 000 000 PL pris à la route, elle ne dit pas à quel horizon temporel – horizon qu'elle ne connaît pas elle-même- et oublie surtout de préciser que c'est avec le projet complet (dont notamment la mise à deux tubes pour les tunnels précités et la séparation des flux voyageurs et fret depuis Lyon).

Des prévisions fausses, Trafics routiers et ferroviaires

8 – Evaluation socio-économique

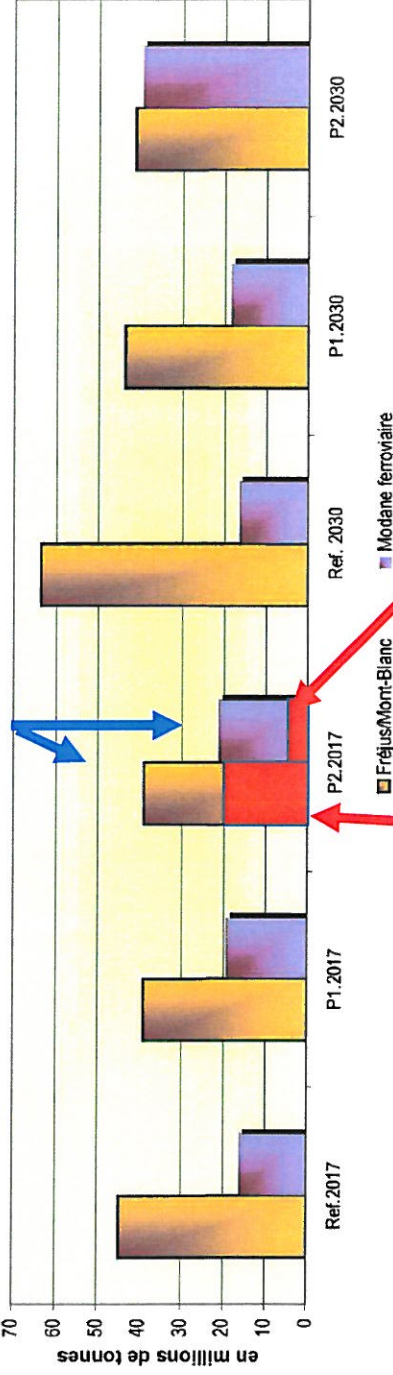


Le trafic routier de marchandises en situation de référence aux points de passages franco-italiens (en milliers de poids lourds). Source: *Études Approfondissements APS, LTF*



Le trafic ferroviaire de marchandises en situation de référence aux points de passages franco-italiens (en milliers de tonnes par an). Source: *Études Approfondissements APS, LTF*

Forecast 2017 w/o new line 61 million Tons



Volumes du trafic de marchandises sur le corridor de projet. Source: *Études Approfondissements APS, LTF*

Actual 2017: 22 million Tons = 36%

SNCF RÉSEAU RAPPORT FINANCIER SEMESTRIEL 2016

1.4.4 Projet Perpignan Figueras

En 2004, un contrat de concession a été attribué à la société TP Ferro (détenue par Eiffage et Dragados) dont l'objet était la construction et l'exploitation d'une ligne à grande vitesse internationale, à trafic mixte (passagers et fret), d'une longueur de 44 km, entre Perpignan et Figueras. Suite à un trafic réel très inférieur aux prévisions (15% du trafic passagers prévu et 8% du trafic fret), la société concessionnaire a été placée en redressement judiciaire. La liquidation de la société devrait être prononcée à l'automne.

2006 : Perte actualisée par Lyon-Turin Ferroviaire / TELT 2,880 Milliards (Dossier enquête publique)

Evaluation
économique et
socio-économique

Bilan pour la collectivité

- Indicateurs globaux

L'opération est positive pour la France, en raison de la prise en charge d'une plus grande partie de l'investissement par l'Italie. Le bénéfice actualisé est positif, de l'ordre de 1 000 M€, et le taux de rentabilité interne de l'opération pour la France est proche de 5 %. Le bénéfice actualisé par Euro public dépensé est de 0,39 soit supérieur à 0,30.

Le taux de rentabilité pour l'évaluation internationale de l'opération, qui s'élève à 3,59 %, est inférieur au taux de référence français de 4 %. Le bénéfice actualisé est négatif (-550M€). De ce fait le ratio bénéfice actualisé par euro public dépensé n'est pas significatif.

Bilan de l'opération (scénario de base)

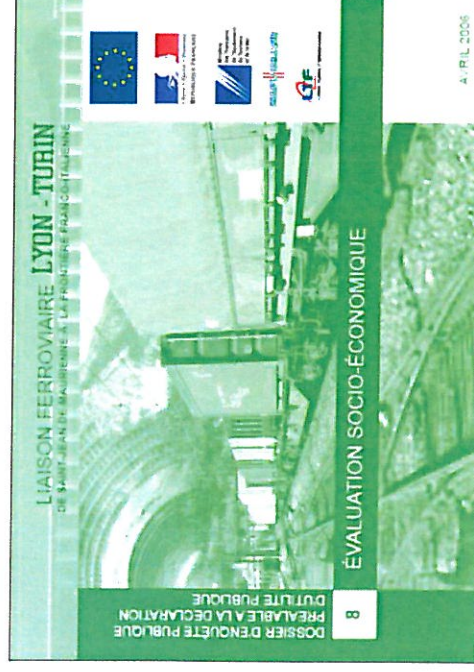
En M€ 2006	BILAN FRANÇAIS	BILAN INTERNATIONAL
Subventions publiques : valeur réelle		
Bénéfice Actualisé (BA)	940 M€	-550 M€
Taux de Rentabilité Interne Economique et Social (TRIES)	4,83 %	3,59 %
Bénéfice Actualisé par Euro Public dépensé (BAEP)	0,39	-
Avec coût d'opportunité des fonds publics		
Bénéfice Actualisé (BA)	270 M€	- 2880 M€
Taux de Rentabilité Interne Economique et Social (TRIES)	4,05%	2,87%

Section transfrontalière : combien de camions pris à la route? POUR 10 Milliards d'euros ?

La situation de projet 1

La situation de projet 1 considère une situation conventionnelle dans laquelle ne serait réalisée que la seule partie commune franco-italienne, à l'exclusion des autres opérations prévues au titre du programme de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon – Turin. On rappelle que la partie commune franco-italienne comprend la section de ligne nouvelle située entre Saint-Jean-de-Maurienne et Bruzolo, qui sera raccordée à la ligne historique aux deux extrémités de ligne.

Document enquête publique LTF 2006



- En situation de projet 1 (avec la seule partie commune):

Les effets du projet sont peu marqués par rapport à la situation de référence en termes de tonnages transportés par le fer, qui passe en 2017 de 13,7 MT (hors autoroute ferroviaire) à 14,9 MT, la limite de capacité des itinéraires d'accès ayant été atteinte (compte-tenu des autres trains qui y circulent).

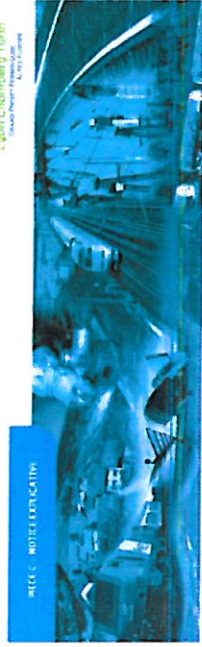
Les effets du projet sur le fer conventionnel et le transport combiné sont donc essentiellement dus au fait que la partie commune affranchit le trafic des contraintes liées à l'utilisation d'une ligne de montagne, inadaptée au trafic lourd. Il en résulte :

- des avantages qualitatifs : amélioration de la vitesse et de la fiabilité des acheminements ;
- des avantages économiques : réduction des coûts de traction, suppression du système de double pousse des trains lourds, suppression du changement de locomotive, accroissement du tonnage des trains.

Le trafic de l'autoroute ferroviaire augmente par contre sensiblement, passant de 2,5 MT en situation de référence à 4,35 MT. Le trafic routier diminue de façon importante (d'environ **360 000 poids-lourds et 5,8 MT**) en 2017 en raison des mesures de maîtrise du trafic et de la montée en puissance de l'autoroute ferroviaire. La réalisation de la partie commune et les mesures qui l'accompagnent permettent donc d'entamer une inflexion des tendances modales entre la route et le fer en 2017.

Section transfrontalière : combien de poids lourds en moins pour 10 Milliards d'euros ?

Document enquête publique RFF 2012

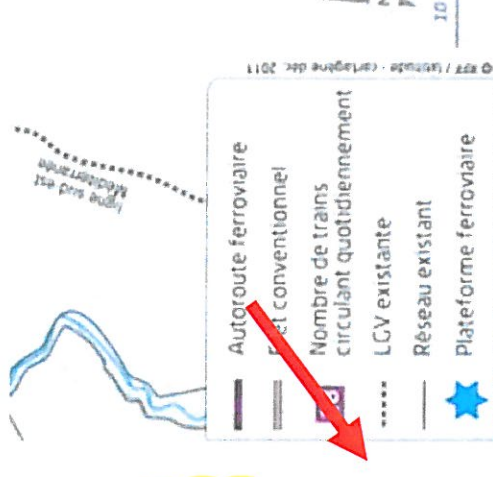


Document d'information
pour la consultation
du public
2012



Une partie des trafics fret et autoroute ferroviaire additionnels proviendra du report depuis d'autres itinéraires ferroviaires (des passages suisses du Gothard et du Simplon), mais **c'est principalement le report modal de la route vers le fer sur l'arc alpin qui explique les trafics attendus**. Sur le corridor Lyon – Turin, au niveau des passages routiers du Fréjus et du Mont Blanc, les résultats des études de trafic prévoient :

- un report modal de 340 000 PL environ en 2025;
- un report modal de 910 000 PL, soit environ 14 Mt en situation de programme 2035.



Le projet permettra également un report modal au niveau d'autres corridors (Vintimille et Brenner notamment) soit en captant directement les flux routiers concernés, soit en libérant de la capacité ferroviaire à ces passages permettant un report modal interne au corridor.