

RAPPORTS et ÉTUDES DOSSIER LYON-TURIN



Le projet au travers des rapports des administrations

Le projet Lyon-Turin à l'épreuve des faits

Dominique DORD

Député, Maire d'Aix-les-Bains

Dans les années 90, j'ai été un partisan du Lyon-Turin dans sa composante fret sur la base



des prévisions que je croyais objectives et qui démontraient que le trafic des marchandises allaient tripler et asphyxier nos vallées alpines.

Vingt-cinq ans ont passé. Je ne suis pas un idéologue et la réalité a balayé les prévisions ; le pragmatisme impose au minimum de s'interroger !

Qui sait que le projet Lyon-Turin est critiqué et parfois même rejeté par plusieurs hautes administrations de notre pays ? La Direction du Trésor, l'Inspection Générale des Finances, le Conseil Général des Ponts et Chaussées, la Cour des Comptes et même la direction de la SNCF constatent, dans de nombreux rapports son absence de pertinence économique.

La SNCF vient d'annoncer une commande de six rames TGV pour remplacer les rames Paris/Milan datant du début des années 90. Ce budget de 200 millions d'euros permet de mettre Milan à 5h15 de Paris sans arrêt intermédiaire en utilisant la LGV entre Turin et Milan. Pour 25,9 milliards d'euros de plus avec le Lyon-Turin on pourra faire le trajet en... 4 h14 ! Une heure de gagnée entre Paris et Milan justifie-t-elle 25 milliards ?

Surtout quand le Sénat nous dit qu'il faudrait 25 milliards que l'on ne trouve pas pour mettre en sécurité et régénérer tout le réseau ferré français ?

Sur la base d'une argumentation identique, il a été construit pour six fois moins cher la section Perpignan/Figueras qui devait développer les activités croisées de Lyon et Barcelone, rapprocher Paris de Barcelone, transporter les marchandises des 10 000 camions par jour circulant au Perthus. On découvre dans le rapport financier de SNCF Réseau que moins de cinq ans après la mise en service, l'exploitant est en faillite et que les prévisions étaient surévaluées de 85% pour les voyageurs et 92% pour le fret. Ce sont maintenant SNCF Réseau et son homologue espagnol qui doivent reprendre l'activité

Le document que vous avez en mains est factuel. Il apporte des contrepoints à la communication officielle pour nourrir votre propre réflexion, documents à l'appui. En conscience et responsabilité.

André GATTOLIN

Sénateur, vice-président de la commission des finances.

Autant personne ne s'étonne qu'un sénateur écologiste



s'oppose au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, autant d'aucuns s'attendent parfois à me voir défendre le projet de tunnel Lyon-Turin, qui contribuerait à développer le transport ferroviaire. C'est là qu'il est utile de rappeler que l'écologie politique n'est pas une idéologie aveugle mais bien au contraire un pragmatisme lucide.

En tant que vice-président de la commission des finances du Sénat, je suis particulièrement sensible aux arbitrages en matière d'utilisation des deniers publics. Gouverner, c'est choisir. La question n'est pas ici de savoir s'il est souhaitable de percer un tunnel entre Paris et Milan pour y faire circuler des trains. Il s'agit de se demander si c'est dans ce projet que les 26 milliards d'euros qu'il nécessite seront utilisés au mieux.

Et pour moi, la réponse est clairement non. Mais pour s'en convaincre, encore faut-il réussir à entrer dans le détail de ce dossier, d'une grande complexité technique, sans se faire abuser par les fausses évidences, parfois sciemment distillées.

C'est l'incomparable mérite de cette brochure que de compiler, synthétiser et rendre ainsi accessibles les nombreux documents officiels qui, au fil des ans, ont fini par construire une analyse concrète et globale de ce projet, indépendante de la promotion des intérêts locaux ou privés, et affranchie de cette vision archaïque du développement économique que professe encore une part du personnel politique français et transalpin.

Au fil de ces pages, vous apprendrez, de sources officielles toujours référencées, que les coûts de ce tunnel ont été sous-évalués ; que les prévisions de trafic, de passagers comme de marchandises, qui avaient présidées à sa conception doivent être revues à la baisse ; que la ligne existante peut absorber l'essentiel du trafic poids-lourds ; que la rentabilité socio-économique du projet est faible...

Ce dont la Région Auvergne-Rhône-Alpes a besoin, c'est de doubler les voies uniques de son réseau ferré et de traiter ses passages à niveau, pas de ramener le trajet Paris-Milan de 5h15 à 4h14. Ces 26 milliards d'euros, nous en avons besoin pour le transport ferroviaire et pour le développement local, mais pas pour un éléphant blanc, pas pour un grand projet inutile de plus.

Bertrand PANCHER

Député, Maire de Bar-le-Duc

J'ai accepté avec plaisir de rédiger une préface à ce recueil des études et des



rapports publiés sur le projet Lyon-Turin.

Membre de la Commission "Mobilité 21" et chargé d'une mission sur le financement des réseaux ferroviaires, j'ai à plusieurs reprises été confronté aux problèmes de financement des projets ferroviaires et de transports.

J'ai pris connaissance d'un projet d'une très grande envergure (le plus coûteux auquel la France devrait faire face), et d'appréciations de représentants de nos administrations extrêmement réservées voire négatives. Ce document les reprend de façon factuelle, avec des extraits, ce qui permet à chacun d'en disposer sans interprétation et de constater les mises en garde. Elles ont pourtant été balayées par des décisions successives qui n'en tiennent aucun compte et se placent sur le terrain géopolitique.

Dans la situation budgétaire très tendue que nous connaissons, avec un réseau ferré existant qui présente de nombreuses situations de risques, je crois qu'il est actuellement difficile d'engager des dépenses d'au moins dix milliards d'euros pour la France, pour un gain d'heure entre Paris et Milan.

La commande de la SNCF pour 200 millions d'euros, de 6 rames TGV neuves Paris-Milan en remplacement des rames existantes, représente un investissement efficace et rentable qui permet de relier Milan en 5h15 par le train au départ de Paris.

Constater que les prévisions de trafics justifiant le Lyon-Turin, sont constestables, ne peut qu'interroger sur leur sérieux d'autant que les rapports des services de l'État les plus prestigieux l'avaient annoncé par des analyses qui se trouvent aujourd'hui confirmées.

Faut-il poursuivre ce projet au motif que de l'argent a déjà été dépensé ou faut-il interrompre un projet dont le besoin est relatif, lorsque l'on connaît les risques de sécurité sur le réseau ferré et la nécessité de dégager des moyens lourds pour le rénover.

Le Sénat rappelait récemment que la remise à niveau et la sécurisation de l'ensemble du réseau ferroviaire coûterait 25 milliards d'euros que l'on ne trouve pas. Le projet Lyon-Turin mobilisera pour mettre Paris à 4h14 de Milan au moins 26 milliards alors que l'on peut le faire en 5h15.

Dans une région où de nombreuses lignes ferroviaires sont encore en voie unique, l'enjeu du XXI^{ème} siècle n'est-il pas le doublement des voies, leur sécurisation, plutôt qu'un projet qui s'inscrit dans la logique de la faillite de Perpignan-Figueras.

Il est utile d'ouvrir le débat.

Yves CROZET

Professeur Université de Lyon,
Laboratoire Aménagement
Economie Transports (LAET)



Les promoteurs du Lyon-Turin

annoncent un Paris-Milan en 4h au lieu de 7h. C'est en réalité 4h14 contre 5h15 aujourd'hui. Ils attendaient l'explosion du tonnage de marchandises entre la France et l'Italie : il a chuté dans les Alpes du Nord de 34,7 millions de tonnes (MT) en 1998 à 27,6 en 2007 et 22 aujourd'hui. Les 10 millions de tonnes transportées dans le tunnel ferroviaire du Fréjus en 1983 sont tombées aujourd'hui à 3 millions malgré les améliorations apportées pour en augmenter le gabarit. Le nombre de poids lourds qui transitent par les tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus (prochainement doté d'un second tube) a baissé depuis 1998.

Les promoteurs du Lyon-Turin ne sont plus crédibles quand ils expliquent que c'est un pari séculaire sur l'avenir. Comme le lecteur pourra le constater, de nombreux rapports officiels ont souligné l'obsolescence croissante de ce projet. Il avait du sens au début des années 1990 mais n'en a plus avec la nouvelle donne des trafics. D'autant que nos voisins ont montré que sur des voies ferrées de même âge et mêmes caractéristiques, ils savent transporter six fois plus de marchandises que nous.

Ne pas faire la démonstration du développement du fret ferroviaire avant d'engager un gaspillage séculaire c'est "*mettre la charrue avant les bœufs*", comme l'ont écrit dès 2003 l'Inspection Générale des Finances et le Conseil Général des Ponts et Chaussées. Faire des choix pertinents pour le XXI^{ème} siècle, et non pas des paris aux frais du contribuable, c'est d'abord assurer la sécurité du réseau, sa maintenance et sa régénération. Les besoins prioritaires consistent à traiter les saturations avérées dans les principaux nœuds ferroviaires et aussi à doubler certaines voies uniques. En Rhône-Alpes les exemples sont nombreux comme Chambéry-Annecy, Clermont Ferrand ou le Puy en Velay au départ de Saint Étienne. Les milliards d'euros dépensés pour le Lyon-Turin seraient prédateurs dans la mesure où cela se ferait au détriment de réalisations objectivement utiles.

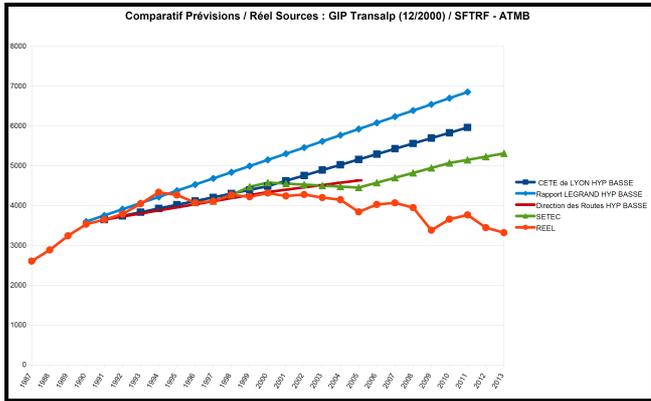
Les rapports et les faits présentés ici prouvent que le projet Lyon-Turin creuse la dette publique comme le préfigure la faillite récente de Perpignan-Figueras, laquelle nous apprend qu'après les coûts de construction, le fonctionnement lui-même est problématique. Arrêter aujourd'hui le projet Lyon-Turin n'hypothèque en rien l'avenir et préserve toutes les possibilités. Les études et les dossiers de reconnaissances géologiques seront conservés et pourront être utilisés si la démonstration est faite que le besoin d'une nouvelle infrastructure existe.

QUELQUES FAITS ET CHIFFRES

Évolution du nombre de poids lourds dans les Alpes du Nord (tunnels routiers Fréjus et Mt-Blc)

Malgré une stagnation constatée du nombre de poids lourds depuis 1994 et une diminution à compter de 1998, les prévisions tablaient sur un accroissement des trafics après la mise en service de l'autoroute de Maurienne.

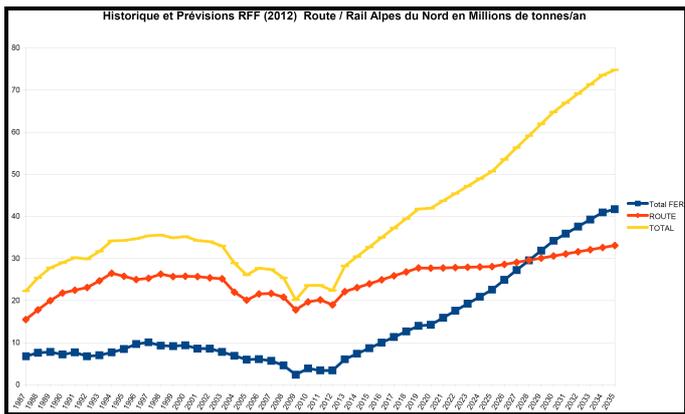
L'absence d'augmentation du nombre de poids lourds est confirmée bien avant la crise de 2008.



Comparatif prévisions GIP Transalp / Réel

Évolution du tonnage ferroviaire et routier dans les Alpes du Nord

Le graphique montre une diminution conjointe des tonnages transportés par la route et le rail qui recoupe l'évolution de la production industrielle. Les prévisions de RFF (SNCF Réseau) suivent la même évolution que celle proposée en 2000 et pourtant erronée.

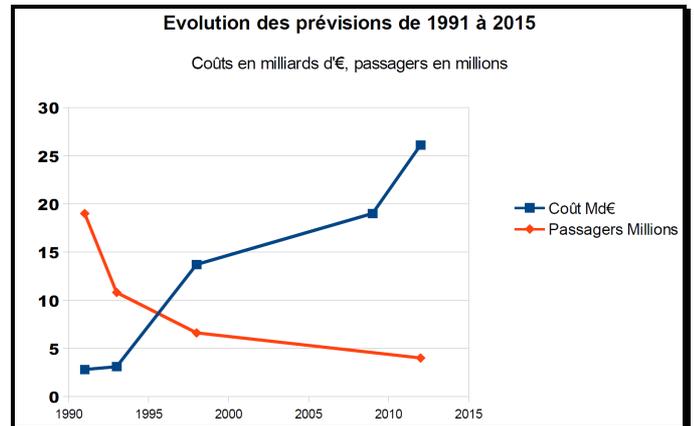


Graphiques établis par les auteurs sur la base des prévisions publiées Par Réseau Ferré de France, SFTRF (tunnel routier du Fréjus), ATMB (tunnel routier du Mont-Blanc), Alpinfo (Suisse)

Évolution du coût du projet Lyon-Turin et de la fréquentation voyageurs

Le graphique montre une diminution de la prévision voyageurs, passant de 19 millions le 14 mai 1991 (schéma national des LGV) à 4,046 millions en 2012 (dossier RFF).

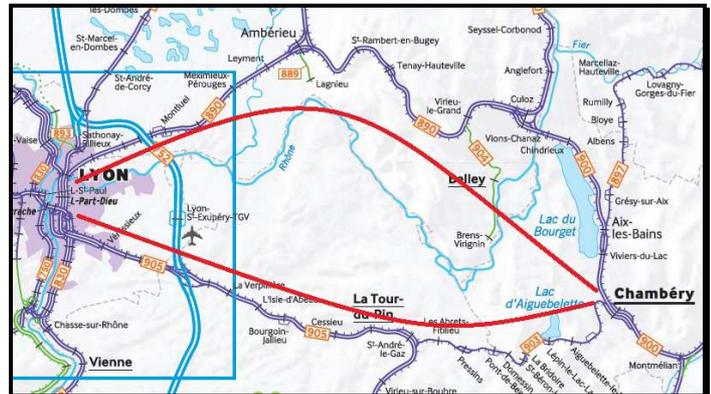
A l'inverse les coûts progressent et passent de 3 milliards d'euros environ en 1991 (schéma national des LGV) à 26,1 milliards en 2012 (Direction du Trésor).



Évolution historique des coûts (bleu) et des prévisions voyageurs (rouge)

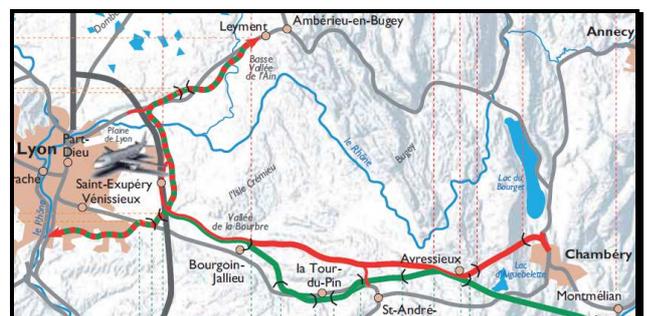
Le réseau ferré existant entre Chambéry et Lyon

La ville de Chambéry (58 000 habitants) dispose déjà de deux liaisons ferroviaires distinctes la reliant à la métropole de Lyon :



Carte du réseau ferré nationale 2015 (SNCF Réseau)

Le projet Lyon Turin prévoit de créer une troisième voie (en rouge) entre Lyon et Chambéry. Voies existantes en gris.



1 14 mai 1991 – Schéma directeur des lignes à grande vitesse

Auteurs

Louis Besson – ministre des transports – Maire de Chambéry

Gérard Mathieu – SNCF directeur des lignes nouvelles

Titre du document

Schéma directeur des lignes à grande vitesse
Adopté par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) du 14 mai 1991

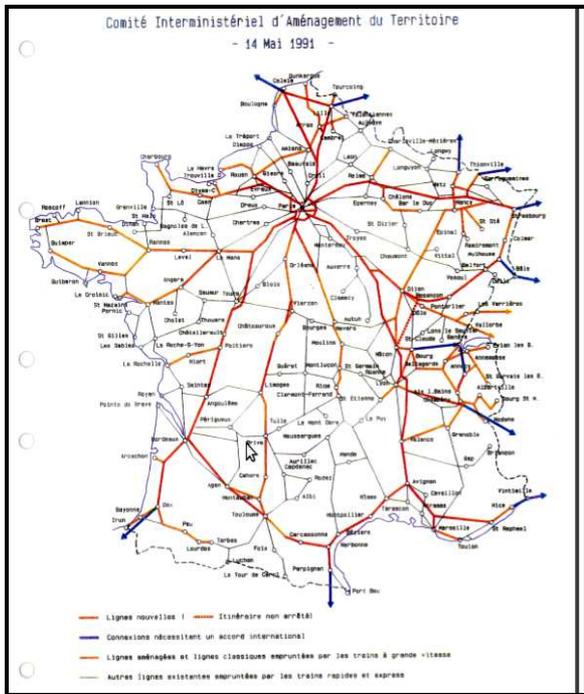
Contenu du document

Présentation de 16 projets de lignes à grande vitesse dont le projet « Ligne Transalpine » qui deviendra « Lyon-Turin »

Description succincte de chaque projet ;
Prévisions de fréquentation voyageurs ;
Évaluation des coûts

Philosophie du schéma directeur

Réseau en étoile concentré sur Paris
Lancement de la politique "tout TGV"



Prévisions de fréquentation passagers

- 19,1 millions de passagers après mise en service ;
- 11,4 millions avant mise en service.

PROJETS	PREVISIONS DE TRAFICS			
	MILLIONS DE VOYAGEURS			
	AVANT	APRES	ACCROISSEMENT	%
TGV Aquitaine	14,7	20,1	+ 5,4	+ 37%
TGV Auvergne	2,9	3,9	+ 1,0	+ 37%
TGV Bretagne	9,1	12,2	+ 3,1	+ 34%
TGV Est	8,4	14,5	+ 6,1	+ 73%
TGV Grand-Sud	3,7	5,3	+ 1,6	+ 42%
Interconnexion Sud	12,6	13,4	+ 0,8	+ 7 %
Liaison Transalpine	11,4	19,1	+ 7,7	+ 68%

Évaluation des coûts

Le coût au kilomètre est évalué en 1991 de 30 à 70 millions de francs par km, soit au maximum 10,7 millions d'euros par km

Le coût kilométrique moyen de construction des lignes nouvelles peut varier dans chacun des projets entre 30 et 70 millions de francs 1989, selon la complexité des ouvrages spéciaux qui s'avèrent nécessaires.

Évaluation de la rentabilité

La rentabilité socio-économique est affichée à 10 %

Projets	Taux de rentabilité interne pour la S.N.C.F.	Taux de rentabilité économique et sociale
TGV Aquitaine	7,6	10,0
TGV Auvergne	3,1	6,7
TGV Bretagne	7,4	13,6
TGV Est	4,3	8,8
TGV Grand-Sud	5,0	12,0
Interconnexion Sud	8,2	9,6
Liaison Transalpine	6,0	10,0

Les faits

- Le projet global a été évalué en 2012 par la Direction du Trésor à **26,1 Milliards d'euros**, à comparer avec l'évaluation initiale en 1991 de **2,8 Milliards d'euros** (18,3 Milliards de francs = 70 MF x 261Km)
- Le coût kilométrique était annoncé à 10,7 Millions d'euros/km, il est aujourd'hui budgété à 100 Millions/km sur le trajet complet et au moins 150 millions pour le tunnel de base de 57km.
- En 2006, le nombre de passagers était de 1,24 million (source Réseau Ferré de France dossier enquête publique Lyon-Turin janvier 2012) alors que le schéma directeur des lignes à grande vitesse annonce un chiffre de 11,4 millions de passagers en 1991 (colonne "avant").
- Le schéma directeur des lignes à grande vitesse de 1991 annonçait **19 millions de passagers** après mise en service du projet alors qu'en 2012, RFF n'en prévoit plus que **4,05 millions** après mise en service du projet complet; **soit 15 millions de passagers en moins** que le Schéma initial.
- Le Taux de rentabilité interne (TRI) calculé en 2015 par l'un des administrateurs de Lyon-Turin Ferroviaire/TELT est de 5,63% contre 10% annoncé en 1991. La Cour des Comptes indique en 2012 que « **selon les études socio-économiques établies en février 2011 pour la société Lyon-Turin Ferroviaire sur le projet préliminaire modifié, la valeur actualisée nette économique est négative dans tous les scénarios envisagés.** »

2 28 mai 1993 – RENCONTRE LYON-TURIN à EUREXPO

Auteur

Préfet de Région Rhône Alpes

Titre du document

Compte rendu "Débat sur l'intérêt économique et social du projet " Lyon-Turin à Eurexpo (Lyon)

Prévisions Financières

Le TRI annoncé est de 6,7% pour 3 milliards d'euros.

Pour le même scénario, mais en réservant dans le tunnel le gabarit pour l'autoroute ferroviaire :

Coût : 20,4 GF
TRI : 6,7 %
Rentabilité pour la collectivité : 10,8 %

Pour le scénario de base avec des tarifs routiers augmentant de 0,5 % par an, le taux de rentabilité interne passe à 7,6 %.

Financement

Il est expliqué que les financements privés auront besoin de soutien public pour s'intéresser au projet.

Financement par des capitaux privés

Les capitaux privés ne peuvent s'intéresser seuls à un projet dont la rentabilité serait voisine de 7 % ; mais ils peuvent s'y intéresser si, du fait d'apports de différents acteurs (Etats, Communauté Européenne, ...) la rentabilité globale du projet ainsi subventionné augmente.

Il faut cependant souligner que les financements publics sont moins exigeants en terme de rendement.

Prévision de trafics

Il est annoncé un triplement du trafic routier.

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.

Le maintien de la voie existante conduirait à une utilisation à hauteur de 14,4 millions de tonnes/an.

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.

Le nombre de passagers annoncés est de 10,8 millions à la mise en service du projet complet

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.

Les faits

- La voie ferroviaire existante entre Lyon et Turin sur laquelle circulait au moins **100 trains de fret** par jour en 1998 n'en voit plus circuler aujourd'hui qu'une **vingtaine** du fait des délocalisations des usines de production. Il ne circule entre la France et l'Italie que **3 TGV dans chaque sens** et les trains régionaux transfrontaliers ont été **supprimés**.
- Le TRI était annoncé à 6,7 % en 1993 pour un coût estimé à 3 milliards d'euros avec une fréquentation de 10 millions de passagers. En 2015, Lyon-Turin Ferroviaire/TELT l'a recalculé à 5,63% (1,07 % de moins) alors que le coût est multiplié par 10, atteignant 26,1 milliards d'euros et que le nombre de passagers prévus n'est plus que de 4 millions (6 millions de moins qu'en 1993 et 15 millions de moins qu'en 1991).
- Le trafic routier n'a pas doublé ni triplé, il était en 2015 de **1,252 million de camions** pour les deux tunnels routiers Fréjus et Mont-Blanc. **En 1993, on en dénombrait 1,450 million.**
- Soutenabilité budgétaire : La dette de SNCF Réseau est passée de 20 milliards d'euros en 1997 à 46 milliards d'euros aujourd'hui. La dette publique était de 400 milliards d'euros en 1990 elle est aujourd'hui de 2 170 milliards d'euros.
- Le temps de trajet actuel entre Paris et Milan est de 5h15 environ par les voies existantes si l'on retire le temps nécessaire aux neuf arrêts actuels et si l'on utilise la voie LGV entre Turin et Milan qui permet de faire le trajet en 44 minutes au lieu d'une heure trente aujourd'hui sur la voie classique.
- Le dossier de presse publié par Lyon-Turin Ferroviaire février 2014 confirme un montage en Partenariat Public/Privé (PPP) :

On parle de risques liés à la construction uniquement pour les travaux de génie civil. **Dans tous les cas étudiés, les travaux d'équipement (voies, caténaires, signalisation...), sont, eux, attribués à un partenaire privé, chargé ensuite de la gestion des équipements dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé.**

3 Nov 1993 – RAPPORT SUR LES LIAISONS TRANSALPINES

Auteur

Louis Besson – ancien ministre des transports en charge du Schéma National des lignes à grande vitesse, maire de Chambéry.

Titre du document

RAPPORT SUR LES LIAISONS TRANSALPINES
Établir les tracés de principe et suites opérationnelles pour les projets transalpins Nord et Sud.

Prévision de saturation

Le rapport prévoit la saturation des ouvrages pour 2010/2020

Le tunnel routier du FREJUS sera bientôt relié à la COMBE de SAVOIE par une autoroute, mais l'itinéraire reste long et, à partir de SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE, les pentes assez fortes pour les poids lourds ; son trafic croîtra sensiblement avec la mise en service de l'A 43 jusqu'à MODANE et plus encore avec celle du barreau AMBERIEU/BOURGOIN et il devrait être saturé entre 2010 et 2020, selon les perspectives de croissance économique et de tarification des transports.

Prévisions

Le rapport affiche un TRI supérieur de 1 à 2% à celui affiché en 1991

En tout état de cause il serait inconcevable que notre pays continue à savoir financer des autoroutes déficitaires, avec pour certaines un T. R. I. de 2 ou 3 %, et achoppe sur le financement d'une ligne ferroviaire sinon immédiatement bénéficiaire du moins avec un T. R. I. de 7 à 8 % selon les estimations et participations à préciser. Sans aller pour ce seul projet jusqu'à

Financement

Le financement exclusivement public est considéré comme insoutenable budgétairement, malgré une rentabilité escomptée.

Le financement ne peut être de toute évidence exclusivement public pour des raisons budgétaires aussi bien pour la SNCF que pour l'Etat et les collectivités territoriales. Ce qui importe au premier chef pour assurer le financement d'un projet, c'est sa rentabilité réelle escomptée ; la version la moins coûteuse n'est

Le rapport suggère une approche politique plus que comptable

Au demeurant dès lors qu'il s'agit de projets qui s'élèvent à des dizaines de milliards de francs -même s'il faut appréhender au mieux les problèmes de coûts et de rentabilités- la décision à prendre n'est pas d'essence comptable ou technique mais d'abord politique au sens le plus élevé du terme.

Le rapport envisage un partenariat de type PPP

montants à déterminer. Cette société construirait l'ouvrage et louerait aux chemins de fer français et italiens le passage dans cette nouvelle liaison franco-italienne. Une analyse financière, basée sur des études techniques approfondies, devrait permettre de monter un dossier crédible. Il faut noter qu'il y aurait grand intérêt à ce que des

Proposition

Mise en service de motrices tri-tension pour gagner 40' en supprimant le changement à la frontière

liaison ferroviaire voyageurs "LYON/TURIN". Il s'agirait pour la SNCF de doter cette ligne de motrices tri-courant capables de prolonger leur circulation de MODANE à TURIN. En accompagnant ce meilleur équipement d'un effort d'investissements maîtrisable, notamment sur la signalisation, et de mesures d'exploitation il serait probablement possible de réduire de 40 minutes ou plus la durée du trajet LYON/TURIN. En admettant la réciprocité pour le

Dessertes

Le rapport prévoit la desserte d'Annecy et de la Suisse à grande vitesse

branche alpine du TGV Sud-Est, sachant que la desserte rapide par TGV de MONTMELIAN et d'ANNECY constitue l'assurance de l'ouverture internationale du réseau TGV français sur l'ITALIE et la SUISSE ;

Les faits

- La mise en service de l'autoroute desservant Saint-Jean-de-Maurienne et le tunnel routier du Fréjus en 2000 n'a pas conduit à une augmentation du trafic routier de marchandises. Le nombre de camions n'a cessé de diminuer malgré la nouvelle autoroute de Maurienne y compris avant la crise de 2008.
- **Ni les voies routières ni les voies ferroviaires entre la France et l'Italie ne sont saturées**, la voie ferroviaire est utilisée à moins de 20 % de sa capacité annoncée. Il y est transporté 3,5 millions de tonnes de marchandises actuellement contre 10 millions de tonnes en 1983.
- Le TRI est ici annoncé de 7 à 8%. Il était annoncé par le même rédacteur à 6 % en 1991 pour la SNCF et à 6,7 % quelques mois plus tôt (document N°2). Le coût du projet a été multiplié par 10 selon la Direction du Trésor et le nombre de passagers prévu a diminué de 15 millions depuis l'origine du projet.
- Monsieur Louis Besson constate en 1993 l'impossibilité pour les finances publiques de financer ce projet. Il confirme un financement faisant appel à des capitaux privés,.
- Les motrices tri-tension BB36300 ont été mises en service en 2003 permettant une fluidification des circulations voyageurs et fret entre la France et l'Italie par la voie existante. Il ne circule pourtant **plus** en 2014 et 2015 **que 20 trains de fret par jour en moyenne** (2 sens confondus) et **3 trains de voyageurs**, les liaisons régionales ayant été supprimées au profit d'autobus.
- La desserte d'Annecy et de la Suisse à grande vitesse a été **abandonnée**, la voie ferrée vers Annecy reste aujourd'hui à **voie unique** où les trains ne peuvent se croiser.

4 Juillet 1998 – Conseil Général des Ponts et Chaussées

Auteurs

Christian Brossier, Jean-Didier Blanchet
Conseil général des ponts et chaussées

Titre du document

« La politique française des transports terrestres dans les Alpes »

Rentabilité socio-économique

Faiblesse de la rentabilité socio-économique estimée à 1,5 %

C) Rentabilité problématique du tunnel de base

On rencontre une extrême difficulté à trouver une rentabilité au projet. Sans même parler de rentabilité financière, qu'il suffise d'indiquer que le trafic annuel de voyageurs de 2015 est évalué à 6 millions. Si le nouvel ouvrage permet à ces usagers d'économiser une heure, cela représente un gain socio-économique d'environ 600 MF, auquel il convient d'ajouter celui relatif aux 10 % de voyageurs induits : 30 MF, soit au total 0,7 % de son coût. À cette même date, le trafic annuel de marchandises pourrait être de 20 millions de tonnes ; l'ouvrage lui ferait gagner cinq heures environ en évitant les saturations : cela représente, selon la valeur du temps retenue¹, entre 250 et 1 000 MF, soit entre 0,3 et 1,2 % de rentabilité supplémentaire. Au total, la rentabilité socio-économique avoisinera 1,5 % sur les bases habituellement retenues pour ce type de projet. Il faudrait donc des économies externes considérables pour atteindre un bilan actualisé positif.

Coût du projet

Coût évalué à 90 Mds de francs soit 13,7 Mds d'euros

A) Coût du projet

Les études les plus récentes de la Commission intergouvernementale (groupe technique) ont permis de chiffrer l'ensemble du projet à un montant d'environ 90 milliards de francs, dont quelque 55 milliards seraient à la charge de la France et sur ce montant, 12 milliards pour Lyon-Montmélian (cf. annexe n° 8).

Possibilité de financement limitées

Au delà de 2005 pas d'inversement de la contrainte financière.

À horizon plus lointain, entre 2005 et 2015, les possibilités de financement sont limitées par la rentabilité des projets et par la structure actuelle des financements.

En effet, au-delà de 2005, rien ne permet de penser que la contrainte ne continuera pas à s'exercer sur les dépenses publiques et singulièrement sur les investissements. Compte tenu de

Très faible rentabilité du tunnel de base.

Dans les autres cas, l'infrastructure sera entièrement supportée par des contributions publiques³. En particulier le tunnel de base sous le Mont-Cenis et l'infrastructure nouvelle fret ont une rentabilité très faible (voir infra) ; les recettes attendues pourront au mieux équilibrer les coûts de matériel et d'exploitation. Compte tenu de l'énormité des coûts et à défaut d'un finance-

Capacité de la ligne existante et gabarit

Le passage du tunnel du Mont-Cenis au gabarit GB1 comme en Suisse permet d'améliorer la capacité pour un coût de moins de 10 % du projet

tunnel existant. Alors que l'ensemble du réseau français est au gabarit B, la ligne St-Jean-de-Maurienne-Turin est au gabarit A, très restrictif pour le trafic des boîtes du transport combiné. Les études de la CIG sont incomplètes sur ce point mais il n'est pas exclu que des solutions relativement bon marché et acceptables pour l'exploitation soient possibles si on les recherche activement. Ainsi qu'on l'a dit en 2.1.3 supra, les Suisses travaillent actuellement pour écouler les trafics de gabarit B dès 1999 par le tunnel du Lötschberg. Le Simplon le permet déjà. Les

Au total, il semble que des améliorations substantielles soient possibles sur la ligne actuelle pour un montant d'investissements qui ne dépasserait pas 10 % des sommes nécessaires à la

La capacité de la ligne existante Ambérieu-Modane est de 75 trains par sens pour le fret, et plus dans certains secteurs (limité par les voyageurs)

D) Des projets à examiner : un second tunnel de faite pour les TGV, des sections de dépassement tous les 10 km

Si l'on adopte provisoirement² les résultats des études de capacité de la ligne Ambérieu - Turin effectuées à ce jour, le tunnel de Modane limite cette capacité à 75 trains de marchandises par jour et par sens en raison du trafic voyageurs. En

Accès au tunnel indispensables

Sans traitement des accès italiens et français, l'exploitation ne peut être rationnelle.

convenable du nouveau tunnel lui-même. **La moitié du programme nécessaire étant à dépenser à l'approche de Turin, il faut donc nouer un lien contractuel précis avec nos partenaires italiens** avant d'engager les dépenses françaises. Il faut évidemment s'attendre à ce qu'ils nous demandent en contrepartie de garantir en France des capacités fret homogènes avec celles que nous voulons les voir garantir chez eux.

réalisation du projet Lyon-Turin. Il convient de noter en outre que ces investissements sont absolument indispensables au fonctionnement convenable du nouveau tunnel lui-même. **La**

Réaliser le tunnel de base en premier lieu, alors que sa capacité serait très supérieure à ce que peuvent admettre certaines sections ferroviaires à son nord et à son sud, serait mettre « la charrue avant les bœufs ».

Prévision de trafic

En 1996 il circulait 740 000 camions et 12,6 Mt (millions de tonnes) de fret au tunnel routier du Mt Blanc, 760 000 camions et 12,4 Mt au tunnel routier du Fréjus, 9,7 Mt sur la voie ferrée au tunnel du Mont Cenis, avec 50 trains de fret par jour dans chaque sens en plus des 12 à 14 trains de passagers

2.1.9.1. TUNNEL ROUTIER DU MONT-BLANC

L'ouvrage mis en service en 1965 a livré passage à 1,9 millions de véhicules dont 740 000 poids lourds en 1996, soit 12,6 millions de tonnes. Le trafic de voitures a peu évolué depuis 1989, celui des poids lourds a continué à croître jusqu'en 1993 et a décliné depuis d'environ 10 %.

2.1.9.2. TUNNEL ROUTIER DU FRÉJUS

Le trafic 1996 a été de 1,3 millions de véhicules, dont 760 000 poids lourds, soit 12,4 millions de tonnes. Ce trafic bénéficiera dès 1999 de la mise en service de l'autoroute de la Maurienne jusqu'à St-Michel, et en 2002, jusqu'au tunnel.

2.1.9.3. PASSAGE FERROVIAIRE DE MODANE

Le tunnel écoule aujourd'hui 64 trains par jour et par sens (12 à 14 trains de voyageurs + 50 trains de marchandises). Le trafic marchandises a été de 9,7 millions de tonnes en 1996.

Les prévisions varient autour de 6 millions de passagers

duisent à un chiffre 2010 compris entre 5 et 7 millions de voyageurs avec une hypothèse centrale à 6 millions.

Selon cette étude, l'induction de trafic liée au seul tunnel de base proprement dit utilisé par les TGV ne serait pas supérieure à 800 000 voyageurs annuels.

et entre 25 et 62 Mt de tonnes de fret

B) Marchandises

Pour les marchandises, les fourchettes d'écart sont très ouvertes ; c'est ainsi, par exemple, que, pour PROGNOSE, le trafic ferroviaire 2010 du Mont-Cenis varie entre 11 millions de tonnes et 25 millions de tonnes par an selon les hypothèses (trafic actuel de 9,7 millions de tonnes).

De même, pour ce bureau d'études, le trafic routier du Fréjus est évalué pour la même date à un chiffre compris entre 7 et 20 millions de tonnes, à comparer au trafic actuel de 12,4, et celui du Mont-Blanc de 7 à 17 pour un trafic actuel de 12,6.

Les Faits

- Le trafic de fret dans les Alpes du Nord a atteint son maximum entre 1994 et 1998 avec 35 Mt dont presque 10 Mt sur la voie ferrée ; il a diminué de 37% du fait de la désindustrialisation pour se situer à 22 millions de tonnes au total en 2015 dont 3,5 millions tonnes sur la voie ferrée.
- La ligne ferroviaire et les tunnels sont au gabarit européen GB1 entre Ambérieu et l'Italie depuis 2012 moyennant un investissement de 1 milliard d'euros, portant la capacité ferroviaire à 17,5 millions de tonnes par an contre 10 millions de tonnes par an effectivement réalisées en 1998.
- Le nombre de trains de fret est passé de 50 par sens et par jour en 1996 à 10 trains par sens en 2015.
- Le nombre de trains de passagers est passé de 12 à 14 par sens à 3 TGV soit une dizaine de moins.
- La ligne existante n'est utilisée qu'à 14% de la capacité de 75 trains par sens annoncée dans le rapport Brossier (Conseil Général des Ponts et Chaussées).
- Le financement n'est pas disponible, il n'y a pas de saturation de la voie ferrée existante.
- Les accès italiens ont été abandonnés, les accès français ont été repoussés et doivent être réévalués selon les recommandations de la Commission "Mobilité 21".

5 Février 1999 – LE RAPPORT BROSSIER PAR JEAN SIVARDIÈRE

Auteurs

Jean Sivardière, Président de la FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Titre du document

Le rapport Brossier par Jean Sivardière

FNAUT info N°71 - Bulletin de la fédération nationale des associations d'usagers des transports- février 1999

Principales conclusions

La FNAUT confirme son accord avec les conclusions du rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées (Brossier) parlant en particulier du « tunnel, une opération gigantesque et très risquée " qui coûterait 30 milliards de francs, difficiles à trouver », et partage aussi la recommandation de « renforcer rapidement (pour un coût d'environ 2 milliards de francs) l'axe ferroviaire de fret existant Ambérieu-Chambéry-Modane-Turin.

. Par ailleurs le rapport prend enfin en compte la raréfaction de l'argent public disponible pour les grands projets : il préconise l'amélioration prioritaire des infrastructures existantes et l'élimination des surinvestissements.

Or le tunnel, " une opération gigantesque et très risquée ", coûterait 30 milliards de francs, difficiles à trouver (voir le TGV-Est...) : l'Etat doit rembourser la dette ferroviaire et ne peut plus compter sur les bénéfices des tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus car les sociétés exploitantes devront éponger les lourds déficits des autoroutes A41 Annecy-Genève (" autoroute Bosson ") et A43 de la Maurienne (" autoroute Barnier " qui coûtera 8,5 milliards de francs au lieu des 6,5 prévus à l'origine).

. renforcer rapidement (pour un coût d'environ 2 milliards de francs) l'axe ferroviaire fret existant Ambérieu-Chambéry-Modane-Turin (troisième voie entre Aix les bains et Montméliant, modernisation de l'exploitation à Modane, ...) et détourner le TGV Paris-Genève par la ligne Bourg-Bellegarde ;

La commission souligne aussi, comme la FNAUT l'a déjà fait, que " réaliser le tunnel de base en priorité serait mettre la charrue avant les bœufs car sa capacité serait très supérieure à celle des sections ferroviaires amont et aval ".

Les Faits

- La raréfaction de l'argent public est aujourd'hui avérée avec une dette SNCF Réseau passée de 20 milliards d'euros en 1997 à 46 milliards en 2016. La dette publique de l'État français est aujourd'hui de 2.170 milliards d'euros contre 400 milliards en 1990.
- Le coût du tunnel de base est maintenant passé à plus de 10 milliards d'euros (reconnaissance plus construction) contre les 4,5 milliards d'euros (30 milliards de Francs) considérés comme "gigantesque et très risquée" en 1999 par la FNAUT.
- L'axe ferroviaire Ambérieu-Chambéry-Modane-Turin fret/voyageurs a été porté au gabarit GB1 pour près d'un Milliard d'euros selon la députée Bernadette Laclais avec une mise en service en 2012. Les voies ont été remplacées pour la plupart.
- Les États considèrent que le tunnel de base seul peut être construit avant de travailler sur les accès français et italiens. Pourtant Monsieur Alain Vidalies (secrétaire d'État chargé des transports), dans un récent courrier, déclare que la section Perpignan-Figueras sans les accès espagnols ne pouvait être considérée comme mise en service définitivement.
- Le tunnel routier du Fréjus est effectivement en perte d'exploitation et ses pertes sont compensées par le transfert du bénéfice réalisé par la société exploitant le tunnel routier du Mont-Blanc par l'intermédiaire du Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA) qui n'a pas d'autre activité que celle d'apurer les pertes du tunnel routier Fréjus (SFTRF).
- Montant de cette "subvention d'équilibre" en 2015 : 19 924,8 K€.

Titre du document

Assemblée Nationale, séance du 13 février 2002.
De la page 1364 à la page 1375
Débat sur l'accord FRANCE-ITALIE pour la réalisation
d'une nouvelle ligne ferroviaire LYON-TURIN

Intervenants

Présidence Mme Marie-Hélène Aubert ,
Jean-Claude Gayssot, ministre des transports
Rapporteur, Bernadette Isaac-Sibille

Prévisions de trafic très fortes

Urgence « impérative » d'offrir une capacité de 40Mt

Premièrement, le projet doit impérativement permettre d'offrir une capacité annuelle de transport ferroviaire vers l'Italie de quarante millions de tonnes de marchandises afin de faire face à la croissance du trafic.

Les intervenants tablent sur des progressions exponentielles des transports dans les Alpes
« multiplication par quatre, cinq, six »

Dans ce cadre, nous avons retenu comme objectif le doublement du trafic ferroviaire de fret au cours des dix prochaines années, et je répète qu'il ne s'agit là que d'une étape : dans les Alpes et les Pyrénées, en particulier, ce n'est pas du doublement dont il doit être question mais de la multiplication par quatre, cinq ou six. Nous avons

Grenoble

Michel Destot député maire de Grenoble, annonce que « Grenoble sera à 2h30 de Paris » permettant un trajet « sans fatigue excessive »

national et international. Je veux rappeler, ici, que la première section de la liaison du Lyon-Turin permet le maillage de toutes les villes de Rhône-Alpes autour de la ligne TGV et de l'aéroport de Saint-Éupéry et leur assure, dans des conditions performantes, une liaison avec Paris. Ainsi Grenoble serait à deux heures trente de Paris, ce qui permet d'effectuer le trajet aller-retour dans la journée sans fatigue excessive. Cette nouvelle donne

Coût des études

Les frais d'études et reconnaissances sont estimés à 371 millions d'euros.

nouveau programme d'études finalisant le projet, son coût, et ses modalités techniques et financières de réalisation et la construction de ce que l'on appelle les « descentes », qui mènent aux galeries de reconnaissance et préparent la réalisation de l'ouvrage proprement dit. Cette première phase est estimée à 371 millions d'euros, prise en charge, à parts égales, par la France et par l'Italie, avec le soutien de l'Union européenne, qui a prévu d'accorder au moins 100 millions d'euros à sa réalisation.

Des interrogations fortes.

Des interrogations apparaissent sur la pertinence et l'équilibre économique du projet Lyon-Turin.

M. Pascal Clément. Ramenez donc le coût de ce TGV au nombre de voyageurs transportés ! A cet égard, je reprends à mon compte la remarque formulée par Mme Voynet et rappelée par Michel Bouvard, selon laquelle on peut se demander si la France a les moyens de se payer une infrastructure de 77 milliards de francs pour quelques centaines de voyageurs par jour !

La ligne Saint-Etienne/Lyon est saturée et rien n'est prévu pour 18 000 passagers par jour.

D'abord, cela est politiquement impossible dans le département de la Loire alors que rien n'est prévu pour améliorer la liaison ferrée entre Lyon et Saint-Étienne, la plus ancienne de France, qui transporte quotidiennement 18 000 passagers. En l'on voudrait que nous engagions des millions pour aider au financement d'une ligne TGV Lyon-Turin qui n'en recevra que deux ou trois cents par jour ? Visiblement, on préfère s'occuper de beaux et grands projets internationaux flatteurs pour notre image, et ne rien faire pour améliorer la vie de milliers de Français qui prennent le train tous les jours pour aller travailler. Qui s'occupe donc des gens modestes dans ce pays ? La question mérite d'être posée.

Condition de lancement

Le projet ne serait lancé que si la ligne ferroviaire actuelle arrive à saturation

Cela dit, la levée de la saturation de la ligne ferroviaire constitue un préalable indispensable. A condition, évidemment, que la SNCF ne se mette pas trop souvent en grève...

Autoroute ferroviaire sur la ligne existante

La ligne existante doit être améliorée ; sa capacité doit être portée de 10 à 20 millions de tonnes de marchandises La capacité nécessaire est évaluée à 60 millions de tonnes

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 actuel s'élève à 10,1 millions de tonnes par an, et il atteindra, selon les prévisions, 20,1 millions de tonnes dès l'ouverture du tunnel, ce qui représente plus de 99 % d'augmentation.

Le ministre des transports Jean Claude Gayssot annonce une autoroute ferroviaire sur la ligne actuelle et prévoit de reporter chaque année 300 000 poids lourds de la route vers le rail.

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'homogénéisation 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+.

Les Faits

- La nécessité d'une capacité "impérative de 40 millions de tonnes de marchandises afin faire face à la croissance des trafics" est démentie dans les faits y compris avant la crise de 2008.
- Le tonnage des marchandises Rail/Route franco-italien par les Alpes du Nord (route Mont-Blanc, Fréjus et rail Montcenis) a culminé de 1994/1998 à 35 Millions de tonnes ; il est actuellement de 22 Millions de tonnes du fait de la baisse de la production industrielle. Le niveau de circulation de marchandises entre la France et l'Italie a chuté avant la crise, en 2007/2008, il n'était plus que de 25 millions de tonnes en 2008.
- Le tonnage transporté par le rail est actuellement de 3,5 MT avec 20 trains de fret par jour alors qu'il en circulait 100 par jour en 1998, pourtant les tunnels ont été portés au gabarit européen GB1.
- Sur des lignes identiques (date de création, pentes, altitude, intempéries, contraintes d'exploitation...) les Suisses et Autrichiens réalisent des tonnages de 17 et 15 millions de tonnes par an.
- Le meilleur temps prévu pour Grenoble serait de 2h46 contre 2h55 aujourd'hui. Les aménagements prévus entre Lyon et Grenoble (Shunt de Rives) ont été abandonnés.
- Le coût des études est **annoncé à 371 millions d'euros, la dépense réelle a été de 1,2 milliards d'euros.**
- La prévision de fréquentation voyageurs annoncée par RFF pour le Lyon-Turin n'est plus que de 4 millions de passagers pour 2035 contre les 19 millions de passagers annoncés en 1991.
- La ligne Lyon/St-Etienne transporte plus de 5 millions par an de passagers en 2002. Le choix qui vient d'être fait par la Région Auvergne Rhône-Alpes est celui de l'autoroute A45 doublant l'autoroute actuelle. La ligne ferroviaire de Saint-Etienne à Clermont-Ferrand est toujours à voie unique en 2016.
- **La levée de la saturation** de la ligne ferroviaire existante rappelée à l'article premier de l'accord franco-italien du 29 janvier 2001, **est déclarée comme « préalable indispensable » lors du débat parlementaire ce qui implique un lien direct entre "saturation" et "réalisation".**

*Article 1er.
Objet*

Les Gouvernements français et italien s'engagent par le présent accord à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin et dont la mise en service **devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants.**

- Pourtant la ligne ferroviaire existante rénovée n'est plus utilisée qu'à hauteur de 20 trains de fret par jour pour 3,5 Millions tonnes, soit environ 17 % de la capacité reconnue, très éloignée de la saturation annoncée.
- L'autoroute ferroviaire Alpine annoncée pour 300 000 camions en 2002 ne voit passer que 30 000 camions par an actuellement.
- Le 9 juillet 2013, le Premier Ministre s'engageait à lancer quatre lignes d'autoroutes ferroviaires dont celle de Lille-Bayonne qui a depuis été annulée par Monsieur Alain Vidalies secrétaire d'État aux transports. L'objectif de 500 000 poids lourds sur le rail pour 2020 est loin d'être tenu avec actuellement environ 80 000 poids lourds pour les autoroutes ferroviaires Perpignan/Bettembourg et Aiton/Orbassano.
- La faillite de la section ferroviaire Perpignan-Figueras dont le coût a été de 25 millions d'euros/kilomètre pour une population Lyon / Barcelone de 7,5 millions d'habitants, démontre qu'un projet à 150 millions d'euros /kilomètre pour 4,5 millions d'habitants risque de connaître une faillite plus grave.

7 Février 2003 – Rapport d'audit de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées

Auteur

Inspection Générale des Finances, Conseil général des Ponts et Chaussées . Patrice Moura, Marc Pannier, Jean-Didier Blanchet, Jean-Noël Chapalut

Titre du document

Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/034000106/index.shtml>

Prévisions de Fret

La capacité prévue est de 40 Mt de fret alors que le trafic réel stagne en dessous de 10 Mt depuis 15 ans

- s'agissant du fret, à permettre au mode ferroviaire de jouer un rôle accru dans le transport de marchandises à travers les Alpes en offrant une capacité de transit de plus de 40 millions de tonnes, correspondant à **un quadruplement du trafic actuellement observé** sur la ligne existante, empruntant le tunnel du Mont-Cenis¹⁰⁸. Un tel trafic représenterait **une rupture importante** avec la stagnation constatée depuis plus de quinze ans en dessous de 10 millions de tonnes par an¹⁰⁹ ;

Déclenchement du projet

La commission propose des seuils pour déclencher les projets en fonction des trafics observés. D'abord le tunnel sous la chartreuse quand le trafic atteint 13Mt de fret pour **contourner le nœud de Chambéry**, puis le tunnel de base après la mise en service d'un tunnel sous le massif de Chartreuse sans lequel le tunnel de base **n'aurait pas de sens**

La réalisation du projet Lyon-Turin devrait être progressive, en fonction des flux observés, une veille active devant permettre de constater les éventuels franchissements de seuils de trafics commandant le déclenchement de travaux.

Rentabilité

Les études socio-économiques sont loin de démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité.

A l'issue des analyses approfondies qu'elle a menées sur cet ensemble d'aménagements, *la mission estime que, dans le cadre méthodologique actuellement applicable à l'évaluation des projets d'infrastructures, les études socio-économiques sont loin de démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité.*

Les études pour le Lyon-Turin reposaient sur une méthodologie discutable.

A cet égard, elle relève en premier lieu que les études socio-économiques conduites par Alpetunnel **reposaient sur une méthodologie discutable** : les hypothèses de trafic étaient **particulièrement optimistes**, les volets Voyageurs et Fret n'avaient pas été mis en cohérence, la valorisation des effets externes, non standard, **tendait à surestimer la rentabilité** socio-économique du projet.

Mauvais indicateurs socio-économiques.

Or, en deuxième lieu, même **dans ce cadre méthodologique contestable**, les indicateurs de **l'intérêt socio-économique du projet étaient mauvais**, ce qui tient notamment à l'ampleur considérable des investissements nécessaires à sa réalisation. Seule une très forte

Un taux de rentabilité socio-économique très inférieur aux recommandations.

devaient être retenues. *D'après les éléments partiels transmis à la mission, le taux de rentabilité socio-économique du projet se situerait autour de 3%, soit un niveau très significativement inférieur au taux de 8% recommandé par le Commissariat général au Plan.*

Saturation improbable des infrastructures ferroviaires et routières

Sur le second point, la mission relève que les trafics transitant par les passages alpins tant routiers (Mont-Blanc et Fréjus) que ferroviaire (Mont-Cenis) sont restés stables depuis 1994, y compris en 2002. En confrontant un scénario conservateur d'évolution du trafic

Il est donc improbable que les infrastructures existantes soient saturées en 2015 et il est encore trop tôt pour prévoir quand elles le seront.

Les faits

- **En 1983** sans les moyens modernes actuels, il était transporté par la voie existante entre Lyon et Turin **10 millions de tonnes/an** environ. **En 2015**, le tonnage de fret par le rail a **chuté à 3,5 Millions de tonnes/an**, alors que la voie ferrée a été modernisée et améliorée, que les tunnels ont des gabarits agrandis et que les motrices tri-tension recommandées par les audits sont en service depuis 2003.
- La chute des transports dans les Alpes du Nord s'est effectivement confirmée depuis 1994 avant les effets de la crise de 2008.
- Réseau Ferré de France (RFF devenu SNCF Réseau) confirme une capacité de la voie ferrée existante de 120 trains par jour et de 15 à 17,5 millions de tonnes/an de marchandises. L'utilisation de la capacité annoncée et reconnue permet de transporter par la voie ferrée existante de 67 % à 78 % du total des marchandises circulant entre la France et l'Italie par la route et le rail dans les Alpes du Nord (Fréjus et Mont-Blanc, voie ferrée existante Ambérieu-Modane-Turin)
- Les prévisions de fréquentation établies depuis 1990 se trouvent démenties dans les faits dès avant les effets de la crise financière de 2008. Le rapport financier de SNCF Réseau au 30 juin 2016 confirme des **surévaluations dans le dossier Perpignan-Figueras de 85% pour les voyageurs et 92% pour les marchandises**. Le bassin de population est pourtant supérieur de 3 millions à celui de Lyon et Turin.
- Les dernières études et évaluations socio-économiques confirment les observations de la mission sur le cadre méthodologique discutable. Les certifications des coûts ou TRI ont été établis par les sous-traitants ou les administrateurs de Lyon-Turin Ferroviaire, ne répondant pas aux règles d'indépendance.

8 2003 – Note de Louis Besson à Jacques Chirac

Auteurs

Louis Besson, Maire de Chambéry ex-ministre des transports

Document et source

Documentaire Pièces à conviction 4 novembre 2015, France 3. Note à l'attention de Jacques Chirac suite au rapport rejetant le projet Lyon-Turin.

Irréversibilité

Louis Besson plaide l'irréversibilité du chantier pour 500 mètres de galerie de reconnaissance creusés.

Arrêter le creusement de la descendente de MODANE, aujourd'hui forée sur plus de 500 m, rompre les marchés de la descendente de SAINT MARTIN LA PORTE à la veille de l'engagement des travaux, contraindre l'ITALIE à réaliser seule la galerie de VENAÛS alors qu'elle a co-financé les descendentes précitées sur le territoire français, mettre en sommeil la Société franco-italienne « LYON/TURIN FERROVIAIRE » et ses 60 cadres ou techniciens aujourd'hui au travail avec autant de compétence que de détermination ... ne sont pas imaginables ! Qui n'y verraît un immense gâchis

Arrêter le chantier serait un risque de perdre 300 millions d'euros.

D'ores et déjà ce sont plus de 2 milliards de francs (plus de 300 millions d'€) qui ont été mis en œuvre ou engagés pour des études et des travaux préliminaires. Le chantier est donc en cours.

Financement

Louis Besson plaide pour un Partenariat Public/Privé avec les réserves de l'échec Eurotunnel

Plusieurs pistes peuvent être avancées, qui ne sont pas exclusives les unes des autres.

Un « partenariat public-privé ». Il est bien évidemment souhaitable mais depuis l'échec

Louis Besson prône un montage proche de celui retenu pour Perpignan-Figueras avec mixité des apports publics et PPP.

En effet la Commission a relevé la frilosité des investisseurs privés depuis l'échec financier auquel a conduit le montage retenu pour le tunnel sous la MANCHE. La récente attribution de la concession de la liaison ferroviaire PERPIGNAN/FIGUERAS, avec un apport des investisseurs privés se limitant quasiment aux équipements et laissant pratiquement le génie civil aux fonds publics, est venue confirmer sans appel cette observation.

Il évalue les financements publics à 8 à 9 milliards d'euros.

Dans ces conditions, dans le cas du LYON/TURIN ferroviaire, depuis la tête EST du tunnel MUSINE/GRAPTO jusqu'à la tête OUEST du Tunnel de BELLEDONNE, c'est très certainement un montant de l'ordre de 8 à 9 milliards d'Euros qu'il faut réunir en apports d'origine publique en sus d'un partenariat avec le privé ... Bref, à des financements que l'on mobilise habituellement pour des projets de moindre ampleur, il faut absolument ajouter une recette affectée.

Déclaration de Louis Besson face caméra

« Le cabinet du premier ministre, quand on a abordé le Lyon-Turin, il a dit : "Consigne de l'Elysée : le Lyon-Turin, ce n'est plus la question le fait-on ou ne le fait-on pas ? C'est quand et comment" » France 3 (Pièces à conviction 4/11/15)

Les faits

- L'irréversibilité du projet est un argument repris dès le début des travaux d'études du projet, ce que confirmera dans son analyse la Cour des Comptes le 23 octobre 2014 (document N° 17). Pourtant aucun débat public ou enquête publique n'a été formalisé à la date de cette déclaration.
- Une galerie d'exploration de 500 mètres sur un projet qui doit creuser plus de 130 km de galeries ne peut être qualifié d'irréversible.
- L'exemple Perpignan-Figueras apparaît aujourd'hui comme un échec financier et opérationnel alors que sa présentation est identique à celle du projet Lyon-Turin à la différence majeure que le tunnel transfrontalier Lyon-Turin est évalué à un minimum de 10,5 milliards d'euros contre 1,1 milliard pour la section transfrontalière franco-espagnole de Perpignan à Figueras.
- La déclaration face caméra de Monsieur Louis Besson déclarant en substance que le débat d'opportunité est clos avant même les procédures de débat public et d'enquête publique organisée trois ans après, interroge sur la procédure retenue.
- Le Conseil d'État conclura dans son rapport d'activité 2007 que "l'utilité publique devait être regardée comme présumée." sans débat éclairé et contradictoire.

La section lors de l'examen d'un projet de décret relatif à la liaison ferroviaire Lyon-Turin, a constaté que l'infrastructure étant réalisée conjointement avec un autre pays voisin dans le cadre d'une convention internationale régulièrement ratifiée et publiée, l'utilité publique devait être regardée comme présumée.

Auteurs

Cour des Comptes

Premier Président Philippe Seguin

Titre du document et source

«L'AFITF : une agence de financement , aux ambitions limitées, privée de ses moyens, désormais inutile »

L'AFITF un intermédiaire financier transparent

Du point de vue comptable, l'AFITF, malgré son statut d'établissement public, présente des caractéristiques telles qu'elle est considérée par la Cour, dans sa fonction de certificateur des comptes de l'Etat, comme un intermédiaire financier transparent. Il en résulte qu'elle n'est pas tenue de provisionner les engagements qu'elle a pourtant souscrits dans les conventions. Les provisions correspondantes sont retracées non pas dans son bilan, mais dans celui de l'Etat.

L'AFITF une chambre d'enregistrement

L'AFITF aurait peut-être pu, en devenant un lieu de concertation, voire d'expertise, prendre une place dans un dispositif national renforcé d'évaluation des projets d'investissements publics préalable à la prise de décision. En fait, l'agence n'a pas cherché à pallier par ses débats le manque persistant d'évaluation sérieuse, publique et contradictoire des projets d'investissements avant leur lancement.

Des enjeux financiers considérables

Les enjeux financiers sont considérables, particulièrement dans une période où prospèrent des projets d'infrastructures d'un coût très élevé (plusieurs milliards, voire dizaine de milliards d'euros chacun⁹¹) et d'une rentabilité socio-économique parfois très incertaine. 91) A titre d'exemples, estimations initiales : Canal Seine Nord 4 Md€ ; liaison Lyon-Turin 19 Md€. Par comparaison, la valeur globale des 7 000 km d'autoroutes publiques dont la concession a été privatisée en 2006 a été estimée à 24 Md€ et leur concession a rapporté 14,8 Md€ à l'Etat.

L'AFITF aurait peut-être pu, en devenant un lieu de concertation, voire d'expertise, prendre une place dans un dispositif national renforcé d'évaluation des projets d'investissements publics préalable à la prise de décision. En fait, l'agence n'a pas cherché à pallier par ses débats le manque persistant d'évaluation sérieuse, publique et contradictoire des projets d'investissements avant leur lancement.

Les faits

- Les impasses budgétaires de l'AFITF sont pointées précisément dès le mois de février 2009.
- Le projet Lyon-Turin est mentionné pour un coût de 19 milliards d'euros et la rentabilité incertaine est déjà soulignée.
- L'AFITF reste une chambre d'enregistrement sans réel pouvoir de décision, ce que reconnaît d'ailleurs son président Monsieur Philippe Duron :

2- L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est une institution transparente ; elle n'intervient jamais dans les décisions de fond en faveur des financements de tel ou tel projet et n'a aucune responsabilité de maître d'ouvrage. En réalité, c'est le gouvernement ou plus précisément la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) qui est l'organe décideur pour la mise en œuvre des grands projets d'infrastructures.

- Le rôle d'organisateur de débat contradictoire sur des projets difficilement finançables est déjà souhaité par la Cour des Comptes qui regrette que l'AFITF ne se soit pas emparée de ce rôle permettant des évaluations sérieuses et contradictoires.
- Dans les faits, les évaluations de la haute administration n'ont pas été utilisées pour organiser le débat et l'évaluation factuelle du projet Lyon-Turin. Elles n'ont pas été présentées lors des enquêtes publiques.
- Il convient de rappeler que le projet Lyon-Turin n'a pas été soumis au débat public prévu par la loi 95-101 du 2 février 1995 et le décret 96-388 du 10 mai 1996, alors que les enquêtes d'utilité publique ne se sont déroulées : qu'en 2006 pour le tunnel de base, en 2011 pour le CFAL Nord et en 2012 pour les accès français au tunnel de base Lyon-Turin.
- 10 ans, 15 ans et 16 ans après la publication du décret sur le débat public et 15 ans, 20 ans et 21 ans après l'inscription du projet au schéma national des nouvelles lignes à grande vitesse (14 mai 1991), aucun débat public n'a été organisé pour consulter la population.
- L'article 12 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement indiquait : "L'État contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020."

Ce programme de lignes à grande vitesse pourra porter sur les projets suivants dans la mesure de leur état d'avancement :

- la ligne Sud-Europe—Atlantique, constituée d'un tronçon central Tours—Bordeaux et des trois branches Bordeaux—Toulouse, Bordeaux—Hendaye et Poitiers—Limoges ;
- la ligne Bretagne—Pays de la Loire ;
- l'arc méditerranéen, avec le contournement de Nîmes et de Montpellier, la ligne Montpellier—Perpignan et la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- la desserte de l'est de la France, avec l'achèvement de la ligne Paris—Strasbourg et des trois branches de la ligne Rhin—Rhône ;
- l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France ;
- les accès français au tunnel international de la liaison ferroviaire Lyon—Turin, qui fait l'objet d'un traité franco-italien.

Auteurs

Cour des Comptes

Titre du document et source

Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) et Perpignan (Boulou) Luxembourg (Bettembourg)

<https://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Rapport-public-annuel-2012>

Exploitation

L'AFA doit démontrer l'utilité du projet Lyon-Turin.

La mise en place du nouveau service résulte de décisions prises le 29 janvier 2001, à Turin, par les gouvernements français et italien. Ceux-ci y affirment leur volonté de développer une autoroute ferroviaire afin de favoriser le report modal sur la ligne transfrontalière existante et d'organiser le trafic transalpin, avant la réalisation de la nouvelle liaison Lyon-Turin⁴⁷.

D'autres autoroutes ferroviaires existent en Europe.

Autoroute de franchissement d'obstacle		
Aiton – Orbassano (France – Italie)	Surbaissé, à roues standard	175
Fribourg – Novara (Allemagne – Italie)	Petites roues	414
Bâle – Lugano (Suisse – Suisse)	Petites roues	263
Singen – Milan (Allemagne – Italie)	Petites roues	356
Wörgl – Brennersee (Autriche – Autriche)	Petites roues	94
Wörgl – Trente (Autriche – Italie)	Petites roues	233
Wels – Maribor (Autriche – Slovénie)	Petites roues	260

Les progressions de trafic ne sont pas acquises.

La pérennisation de l'autoroute alpine se fonde sur la perspective d'une progression des trafics qui n'est pas acquise et sur des critères de rentabilité qu'il reste à définir. La décision a été prise davantage au vu des retards affectant la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin qu'à la lumière des résultats obtenus depuis 2003.

L'évaluation socio-économique est nécessaire.

Il importe qu'un bilan énergétique et environnemental soit réalisé, apprécié au regard de la dépense publique réalisée, et comparé aux alternatives possibles pour atteindre les objectifs environnementaux.

Réponses des ministres

Ministre de l'économie et des finances

Les conclusions de la Cour sur les deux premières expériences d'autoroutes ferroviaires (entre Perpignan et Bettembourg et entre Aiton et Orbassano), s'agissant des résultats modestes en termes de report modal et de réduction des émissions de gaz à effet de serre au regard des soutiens financiers publics consentis, appellent une réflexion sur le modèle des autoroutes ferroviaires. Cette question fait écho aux conclusions récentes des Assises du ferroviaire, desquelles il ressort que les conditions de développement des autoroutes ferroviaires retenues en France ne semblent pas répondre pleinement aux attentes des acteurs économiques concernés.

Les modifications à porter au modèle des autoroutes ferroviaires devraient porter notamment sur l'examen plus systématique des solutions alternatives, particulièrement le transport combiné classique, et sur l'évaluation socio-économique préalable de tout projet d'autoroute ferroviaire pour calibrer les soutiens publics au bon niveau par rapport aux avantages attendus pour la collectivité.

Au-delà des recommandations formulées par la Cour qui contribueront certainement à l'atteinte à moyen terme de l'équilibre économique pour l'autoroute ferroviaire de plaine, il conviendra que les futurs projets fassent l'objet d'une évaluation socio-économique renforcée permettant de calibrer les soutiens publics au bon niveau par rapport aux avantages attendus pour la collectivité.

Ministre du budget et des comptes publics

En dernier lieu, eu égard aux faibles bénéfices en termes de report modal, de décongestion des axes routiers concernés et de réduction des gaz à effet de serre, que la Cour met en lumière dans son projet d'insertion, il serait préférable que le développement des autoroutes ferroviaires se fasse au coût le plus faible possible pour les finances publiques, les interventions publiques devant, dans la mesure du possible, demeurer temporaires.

offerts par les autoroutes ferroviaires. En effet, comme la Cour le constate, les autoroutes ferroviaires connaissent un développement rapide en France, sans qu'ait pu être menée une réflexion préalable approfondie sur leur pertinence économique, leur soutenabilité financière et budgétaire, et surtout leur potentiel au regard des objectifs de report modal et de réduction des émissions de gaz à effet de serre poursuivis par le Gouvernement. Or, il est

donc à la plus grande vigilance. Le développement de ces services innovants ne saurait en effet conduire dans le contexte actuel des finances publiques à un alourdissement de la charge financière pour le budget général de l'Etat en faveur de ce type d'intervention. En particulier, le développement de l'offre d'autoroute ferroviaire ne pourra intervenir que dans la mesure où aura été apportée la preuve de la pertinence économique et commerciale de cette augmentation de l'offre, et de la capacité de ces nouveaux services à pourvoir eux-mêmes à leur équilibre sur le long terme.

Il ne serait en particulier pas acceptable pour les finances publiques de s'en remettre à la croyance que la croissance des volumes suffit à assurer la rentabilité des services. Le développement de l'offre de services déficitaires ne conduit pas nécessairement, par l'augmentation des volumes et des usagers, à leur équilibre financier. Toute décision d'augmentation de

Les faits

- Les autoroutes ferroviaires suisses et autrichiennes utilisent des voies ferrées de mêmes caractéristiques (pentes, altitudes, ancienneté ...) que la voie existante et parviennent à des niveaux bien supérieurs.
- L'examen de l'intérêt économique du projet Lyon-Turin vient d'être refusé par le Commissariat Général à l'Investissement au motif que la déclaration d'utilité publique est antérieure à 2014.
- Les déclarations des ministres sur l'application du principe de précaution économique en matière de financement public n'ont pas été suivies d'effet. Aucun réexamen du projet Lyon-Turin n'a été engagé malgré le défaut de disponibilité du financement et les mises en garde des services de l'État.
- La rentabilité du projet Lyon-Turin à 150 millions d'euros/km est inatteignable au vu de la faillite de Perpignan-Figueras à 25 millions d'euros/km avec un trafic marchandises potentiel de fret du triple.

Auteurs

Cour des Comptes

Titre du document et source

La situation et les perspectives des finances publiques

<https://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Situation-et-perspectives-des-finances-publiques-2012>

Rentabilité

La rentabilité des projets **sur-évaluée**

efficacement les décisions. Les évaluations *a priori* sont trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante : elles mettent parfois en évidence une forte rentabilité socio-économique et compensent une faible rentabilité financière par des subventions. La Cour a montré dans plusieurs rapports, par exemple sur le réseau ferroviaire en 2008, que la rentabilité socio-économique de beaucoup d'infrastructures s'avère *a posteriori* nettement inférieure aux estimations *a priori*.

Expertises

Nécessité de contre-expertises indépendantes

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. Elle devrait s'assurer du suivi du financement et de la mise en œuvre du projet.

Financement des projets ferroviaires

Le Lyon-Turin, un projet très coûteux.

En matière ferroviaire, le programme privilégie l'extension du réseau à grande vitesse avec 14 nouvelles lignes (2 000 km) à construire d'ici 2020 et 2 500 km mis à l'étude. Les opérations déjà lancées ne concernent que trois des 14 lignes prévues. D'autres projets très coûteux sont en passe d'être engagés comme les liaisons Lyon Turin (dont le coût global pour la seule partie française est supérieur à 11 Md€) ou, en matière fluviale, le canal Seine-Nord (4,2 Md€).

Les contrats PPP : des effets pervers

Certes, le recours aux contrats de concession et de partenariat devrait contribuer à étaler dans le temps la charge financière pour l'Etat, mais avec les effets pervers mentionnés supra. L'éco-redevance pèse

Soutenabilité financière

Hierarchiser et entretenir les réseaux existants

Par ailleurs, l'absence de hiérarchisation des projets a conduit la Cour, dans une communication de 2011 sur l'impact budgétaire et fiscal du Grenelle de l'environnement, à recommander de procéder à des arbitrages tenant compte de la situation des finances publiques. Elle s'est plus particulièrement interrogée sur l'ampleur des créations, envisagées dans le schéma national des infrastructures de transport, de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse qui ne sont pas budgétairement soutenables et dont ni la rentabilité financière, ni la rentabilité socio-économique, ni l'intérêt environnemental ne sont établis. Elle a rappelé qu'il était nécessaire d'accorder la priorité à la modernisation et à l'entretien du réseau ferroviaire existant.

Les faits

- Cinq mois après son rapport sur les autoroutes ferroviaires et leur manque de pertinence économique, la Cour des Comptes demande des expertises indépendantes des maîtres d'ouvrages pour les projets ferroviaires.
- Dans le cas du projet Lyon-Turin les évaluations des coûts ont été réalisées par les sous-traitants de Lyon-Turin Ferroviaire ou dépendants de RFF son actionnaire.
- La contre expertise du projet Lyon-Turin, recommandée par la Cour des Comptes et le groupe de travail de la Commission des finances du Sénat, a été refusée par le Commissariat Général à l'Investissement pour une question de date, malgré les sommes en jeu et le probable déséquilibre des comptes publics.
- La Cour des Comptes et les différents ministres s'accordent sur la nécessaire évaluation rigoureuse et indépendante des projets au regard des finances publiques. Toutefois, malgré les prévisions erronées, le projet Lyon-Turin et son coût d'au moins 26,1 milliards d'euros ne fait pas l'objet d'une réévaluation.
- Le Lyon-Turin dans son ensemble y compris le tunnel de base, entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse en Italie, ne dispose **toujours pas de financements dix ans après l'enquête publique** et neuf ans après la déclaration d'utilité publique.
- Dans le cas du dossier **Perpignan-Figueras** mis en service en décembre 2010, **en faillite** depuis juillet 2015, largement indicatif sur la rentabilité d'une infrastructure transfrontalière de franchissement d'obstacle, **le bilan des résultats économiques et sociaux**, prévu dans les cinq ans au plus tard à l'article 14 de la loi LOTI et aux articles L1511-6 et R1511-8 du Code des transports, **est refusé par le secrétaire d'État en charge des transports**.
- Le projet Lyon-Turin est prévu en Partenariat Public/Privé pour l'exploitation alors que les risques géologiques et le génie civil restent à la charge du public, comme cela ressort de la rencontre organisée le 18 mars 2014 à la Caisse des Dépôts et du dossier de presse de LTF daté de février 2014 :

On parle de risques liés à la construction uniquement pour les travaux de génie civil. **Dans tous les cas étudiés, les travaux d'équipement (voies, caténaires, signalisation...), sont, eux, attribués à un partenaire privé, chargé ensuite de la gestion des équipements dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé.**

Auteurs

Commission d'enquête publique, Pierre-Yves Fournoux, président et 11 commissaires enquêteurs

Titre du document et source

Conclusions motivées de la commission d'enquête d'utilité publique pour la création d'une nouvelle liaison ferroviaire entre GRENAY (Isère) et SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE (Savoie) dans le cadre du projet Lyon-Turin.
<http://www.transalpine.com/documentation/document-officiels/conclusions-de-la-commission-denquete-publique-de-la-liaison>

Extraits des conclusions de la commission d'enquête

La commission d'enquête a considéré que «*la rentabilité de l'ouvrage ... est étrangère à l'utilité publique*»

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.

À la 4^{ème} recommandation, la commission d'enquête recommande le recours à l'association CPNS (Savoie) qui est présidée par l'un des commissaires enquêteurs lui-même signataire du rapport.

un rapprochement devra être engagé avec les conservatoires d'espaces naturels (le « CREN » pour le Rhône, « Avenir » pour l'Isère et le « CPNS » pour la Savoie) pour définir les travaux de création et de réhabilitation des zones humides et les conventions de gestion à long terme.

Les faits

- Contrairement aux recommandations de la Cour des Comptes et aux déclarations des ministres en réponse sur le nécessaire équilibre économique, la commission d'enquête affirme que l'utilité publique se bornerait à l'appréciation des «*potentialités d'une exploitation rationnelle*».
- L'article L.1511-1 du Code des transports reprenant les dispositions de l'article 14 de la LOTI dispose : «*Les choix relatifs aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération.* »
- En matière de financement des projets le Code des transports précise à l'article R.1511-3 que «*l'évaluation prévue par les articles R. 1511-4 à R. 1511-6 doit être préalable à la réalisation de la première tranche* »
- L'article R1511-4 du Code des transports confirme que les modalités de financement doivent être présentées lors de l'enquête publique : «*L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte : ... 2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ;* »
- Le Conseil d'État l'a rappelé dans sa Décision du 15 avril 2016 Poitiers-Limoges, en qualifiant d'irrégulier le décret d'utilité publique en raison de l'absence de présentation des modalités de financement lors de l'enquête d'utilité publique :

8. Considérant que le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges se borne, dans son analyse des conditions de financement du projet, à présenter les différentes modalités de financement habituellement mises en œuvre pour ce type d'infrastructures et les différents types d'acteurs susceptibles d'y participer ; qu'il ne contient ainsi aucune information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagés pour ce projet ; qu'en égard notamment au coût de construction, évalué à 1,6 milliards d'euros en valeur actualisée 2011, l'insuffisance dont se trouve ainsi entachée l'évaluation économique et sociale a eu pour effet de nuire à l'information complète de la population et été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative ; que le décret attaqué a ainsi été adopté dans des conditions irrégulières ;

- A ce jour les modalités de financement du projet Lyon-Turin ne sont toujours pas arrêtées dix ans après l'enquête publique du tunnel de base et 5 ans après celle des accès français.

Auteurs

Cour des Comptes

Titre du document et source

Référé sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin
<http://www.ccomptes.fr/index.php/Publications/Publication/s/Le-projet-de-liaison-ferroviaire-Lyon-Turin>

Dynamique régionale et rapports critiques

Toutes les études et rapports recommandaient pourtant de différer le projet, qu'il s'agisse des études socio-économiques de la conférence intergouvernementale (CIG) relative au projet (décembre 2000), de celle de la direction générale du Trésor, du rapport du Conseil général des Ponts et chaussées sur la politique des transports terrestres dans les Alpes (1998) et du rapport d'audit des grands projets d'infrastructures de ce même Conseil général et de l'Inspection générale des finances (février 2003).

Le projet a connu une dynamique propre, alimentée par la divergence des positions du ministère des finances et du ministère chargé des transports ainsi que par le calendrier européen de financement du réseau transeuropéen des transports.

La grande implication des collectivités territoriales concernées, fortement représentées dans les instances décisionnelles et techniques de ce projet, explique également cette dynamique.

Des coûts en forte augmentation

Cette augmentation concerne tous les coûts prévisionnels. Ainsi, le budget du programme d'étude et de travaux préliminaires, estimé initialement à 320 M€, puis à 371 M€, a été porté à 534,5 M€ dès le mois de mars 2002, puis ensuite à 628,8 M€, dans le programme 2006. Les estimations présentées à la conférence intergouvernementale du 2 décembre 2010 l'ont porté à 901 M€.

Du fait notamment du renforcement des règles de sécurité dans les tunnels et du changement de tracé de la partie commune, l'estimation du coût global du projet, y compris les accès, est passée en euros courants de 12 Md€ en 2002 à plus de 20 Md€ (présentation du dossier d'avant-projet sommaire des accès) en 2009, puis à 24 Md€ (évaluation socio-économique de février 2011), voire 26,1 Md€ selon les dernières données communiquées par la direction générale du Trésor.

Un financement non défini

Le coût du projet est à replacer dans le cadre général des projets d'infrastructures de transport, tel qu'il résulte actuellement du projet de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Le coût affiché du projet Lyon-Turin tel qu'inscrit au SNIT est de 12 Md€. Déjà très difficile auparavant, la recherche d'un montage financier est encore plus difficile dans le contexte actuel et aucun financement n'est prévu dans le budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour 2013.

L'accord du 30/01/2012 et les coûts certifiés

Il précise également qu'« au-delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la partie française et la partie italienne ».

Il conviendra de veiller à ce que cette indispensable certification soit réalisée par des experts n'ayant pas eu à travailler sur le dossier et n'ayant pas de conflit d'intérêt au regard des suites du projet.

Des évolutions des trafics surévaluées

En 1991, le rapport Legrand¹ estimait ainsi que les flux transalpins de poids lourds seraient multipliés par 2,5 entre 1987 et 2010. Il minimisait l'impact des projets suisses sur ces flux de trafic, estimant très optimistes les prévisions de la Confédération, et il prévoyait une croissance moyenne de 2,59 % du trafic de poids lourds au Mont-Blanc et de 4,62 % au Fréjus entre 1990 et 2010, soit en 2010 un trafic moyen journalier cumulé pour les deux tunnels de 6 700 poids lourds en hypothèse basse et de 8 500 en hypothèse haute avec une hypothèse intermédiaire de 7 200.

Le dossier présenté par Réseau ferré de France n'isole pas la valeur actualisée nette économique. Mais, selon les études socio-économiques établies en février 2011 pour la société Lyon-Turin ferroviaire sur le projet préliminaire modifié, la valeur actualisée nette économique est négative dans tous les scénarios envisagés.

Une rentabilité bien inférieure

L'expérience de la Suisse met en lumière que la politique d'offre ferroviaire et les mesures de taxation des poids lourds d'ores et déjà appliquées dans ce pays, et envisagées en France, ne devraient pas suffire pour atteindre les objectifs de report modal, sauf en cas de stagnation durable de l'économie, et que de nouveaux outils sont indispensables pour maîtriser la croissance du trafic routier.

Réexaminer le projet

En outre, la Cour rappelle la conclusion en matière de dépenses d'investissement de son rapport de juillet 2012 sur la situation et les perspectives des finances publiques : réexaminer systématiquement ces dépenses au vu de leur compatibilité avec la situation financière réelle du pays, de leur rentabilité financière et socioéconomique et surtout de leur contribution au relèvement du niveau de la croissance potentielle de l'économie.

Les faits

- Les prévisions de temps de parcours (4h14) ou de report modal (1 million de camions) sont basées sur la réalisation de la totalité du projet évaluée par la direction du Trésor à 26,1 milliard d'euro et par RFF en valeur 2009 à 24,078 milliards.
- Le projet Lyon-Turin est dans les faits au départ de Lyon-Aéroport Saint-Exupéry.
- Quatre années après le référé de la Cour des Comptes, le financement n'est toujours pas identifié.
- La certification des coûts d'un tiers extérieur a été confiée à **Tractebel qui déclare** sur son site Internet **avoir travaillé pour Lyon-Turin Ferroviaire de 2002 à 2006 et de 2009 à 2013**. Cette société ne peut être qualifiée de "tiers extérieur" et ne correspond pas aux critères définis par la Cour des Comptes, ni à ceux énoncés par le Premier ministre en réponse qui s'engageait sur "un tiers indépendant."
- La rentabilité du projet Lyon-Turin a été calculée par l'un des administrateurs de la société TELT sans qu'il soit possible de disposer des paramètres. Les prévisions publiées en 2012 tablent toujours sur une explosion des trafics, malgré la chute des tonnages depuis 1994, tant sur la route que par la voie ferrée.
- Il circulait en 2007 (avant la crise) 1,46 million de PL aux deux tunnels routiers des Alpes du Nord contre 1,56 millions en 1998. En 2015 il a circulé 1,25 million de PL aux tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc.
- RFF prévoyait 2,15 millions camions en 2020 et 2,98 millions en 2035 en plus de ses prévisions sur rail.

14 3 décembre 2012 – Doublement du Tunnel routier du Fréjus, Diminution taxation poids lourds aux tunnels routiers

Auteurs

Frédéric Cuvillier – Ministre des transports France
Mario Ciaccia – Vice ministre des infrastructures et
des transports Italie

Galerie de sécurité ouverte à la circulation.

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 ;

Augmentation de la circulation Poids Lourds.

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 ;

Equilibre financier à valider.

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

Fait à Lyon, le 3 décembre 2012.

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

Le Vice Ministre
des Infrastructures et
des Transports

Frédéric CUVILLIER

Mario CIACCIA

Diminution de la taxation Poids Lourds.

Par la présente Déclaration :

Nous demandons aux Commissions Intergouvernementales des tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc de procéder à une augmentation de 2,4 % des péages en plus de la moyenne des taux d'inflation des deux pays à compter du 1er janvier 2013 et de renouveler cette augmentation pour 2014 puis 2015. Cette augmentation se substitue à l'augmentation initialement prévue de 3,5% en plus de la moyenne des taux d'inflation des deux pays prévue en 2013 et en 2014 ;

Diminution taxation Poids Lourds.

Nous précisons que les réserves provenant des recettes des augmentations tarifaires pourront être attribuées aux projets favorisant l'intermodalité, la sécurité, et les mesures d'atténuation des effets sur l'environnement dans le respect de nos obligations communautaires et constitutionnelles.

Les faits

- La population a été consultée lors d'une enquête publique visant une galerie de sécurité exclusivement réservée aux véhicules de secours.
- Des associations qui annonçaient un tunnel ouvert à la circulation et contestaient la présentation d'une galerie de secours ont saisi le Tribunal Administratif de Grenoble qui a rejeté leurs recours en écrivant : **"un doublement du tunnel, n'est nullement corroboré par les pièces du dossier..." L'ouverture à la circulation des poids lourds signée par Monsieur Cuvillier démontrera que les requérants avaient raison.**
- L'accord prévoit une augmentation de la capacité routière au tunnel du Fréjus la portant à 4.200 camions par jour et 1 050 000 par an, alors qu'il en circule en moyenne un peu plus de 1 850 par jour et 680 000 environ par an. C'est donc une augmentation objective du trafic routier qui est consentie.
- L'accord ne prévoit aucune mesure visant à reporter le trafic routier de marchandises vers une utilisation de la voie ferrée ce qui contrevient à l'article A.2 de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012.
- L'équilibre financier du tunnel du Fréjus est aujourd'hui garanti par les dividendes tirés de l'exploitation du tunnel routier du Mont-Blanc à hauteur de 20 millions d'euros en 2015, sans lesquels le tunnel du Fréjus serait en perte au travers du FDPITMA qui n'affiche aucun bilan en matière d'intermodalité.
- La réduction de 3,5% à 2,4% de l'augmentation des péages, contraire aux dispositions du traité franco-italien du 30 janvier 2012, représente un manque à gagner d'environ 20 millions d'euros sur la période.
- Cette taxation des poids lourds qui doit légalement favoriser l'intermodalité a été dirigée exclusivement vers le financement du **doublement routier du tunnel du Fréjus** comme le révèle le rapport financier de Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF).

Auteur

Philippe Duron, Commission Mobilité 21

Titre du document et source

Pour un schéma national de mobilité durable

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Remise-du-rapport-Mobilite-21-pour.html>

Exclusion du tunnel de base de l'étude

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.

Sur ces bases ont été exclus du périmètre d'analyse :

- le projet de tunnel de base de la liaison ferroviaire Lyon-Turin pour lequel existe un accord intergouvernemental franco-italien et qui a fait l'objet d'une déclaration commune des chefs d'Etat français et italien, le 3 décembre 2012 ;

Absence de saturation des accès français

binationale. Toutefois, compte tenu des incertitudes sur le calendrier du tunnel de base, la commission n'a pas pu s'assurer que les risques de saturation et de conflits d'usage qui justifient la réalisation du projet interviendraient avant les années 2035 à 2040. En conséquence, elle classe le projet d'accès à la liaison binationale en secondes priorités, quel que soit le scénario financier considéré. Elle recommande un suivi spécifique des conditions de développement du projet global, a minima selon la périodicité de 5 ans qu'elle préconise par ailleurs, afin de vérifier régulièrement l'horizon probable de réalisation des accès français.

Classement projet Lyon-Turin en 2^{de} priorité.

	Nom du projet
Scénario 1	
Secondes priorités	
	Accès français Lyon-Turin
	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

Financement au préjudice d'autres projets.

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 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.

Les faits

- Les tonnages par les Alpes du Nord ont décliné entre 1994 et 2007 et plus encore depuis 2008.
- Le nombre de camions circulant dans les tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc en 2015 est inférieur à celui constaté en 1990.
- La baisse des trafics franco-italiens s'explique essentiellement par la baisse de la production industrielle tant en France qu'en Italie.
- La capacité ferroviaire de 17,5 millions de tonnes, comme indiquée dans les documents de Lyon-Turin Ferroviaire permet, d'absorber par le rail 80% des trafics actuels routiers et ferroviaires. Cette part est largement supérieure à l'objectif de 50 % fixé par l'Union Européenne pour 2050 et le Grenelle de l'environnement.
- La saturation des voies ferroviaires existantes n'est donc pas avérée comme le relève l'ensemble des rapports et études depuis 1998.
- L'analyse sur le financement du Lyon-Turin au préjudice des autres projets est récurrente dans tous les rapports sur le projet Lyon-Turin. Elle ne porte ici que sur les accès français, la prise en compte du besoin financier pour le tunnel de base, rend le déséquilibre d'autant plus important.

Auteurs



Jean-Marc Ayrault

Titre du document et source

Investir pour la France
http://archives.gouvernement.fr/ayrault/premier-ministre/investir-pour-la-france-details-du-plan-de-jean-marc-ayrault.html

Hierarchiser et prioriser les projets

Actualiser les priorités

- Un dialogue avec les élus, qui a déjà débuté, permettra de tirer les conséquences immédiates pour chaque projet
La priorisation des grands projets sera actualisée tous les cinq ans, pour prendre en compte les nouvelles dynamiques territoriales, les contraintes techniques et de la saturation du réseau existant, les possibilités de financement par l'Etat, l'Europe et les collectivités locales, et le retour à une croissance plus forte qui permettra de dégager des capacités supplémentaires pour le financement des infrastructures, avec notamment une échéance de réalisation plus courte.
Des observatoires du trafic seront déployés sur les lignes dont la saturation prévisible justifie la réalisation d'un grand projet afin de mieux cerner les échéances de réalisation impératives.

Quatre autoroutes ferroviaires

150 000 camions en 2015, 500 000 en 2020.

Fret : soutenir le transport combiné maritime et terrestre et les autoroutes ferroviaires

L'avenir du transport ferroviaire de marchandises passe notamment par les autoroutes ferroviaires et le transport combiné maritime et terrestre.

- Le Gouvernement confirme le lancement de l'autoroute ferroviaire atlantique reliant Lille (Dourges) à Bayonne (Tarnos).
Il a par ailleurs demandé à SNCF-Géodis le lancement simultané de l'autoroute ferroviaire entre Calais (Côte d'Opale) et Perpignan (Le Boulou - Côte Vermeille).
Quatre lignes d'autoroutes ferroviaires seront ainsi en service en 2015, permettant de transporter 150000 poids lourds par an en 2015 sur des trains, avec un objectif de 500000 par an en 2020 :
Perpignan (Le Boulou) – Luxembourg (Bettembourg) en service
Savoie (Aiton) – Italie (Orbassano) en service
Lille (Dourges) à Bayonne (Tarnos) en projet – objectif de mise en service fin 2015
Calais (Côte d'Opale) à Perpignan (Le Boulou) en projet – objectif de mise en service deuxième trimestre 2015

Financement par L'AFITF

L'agence de financement des infrastructures de France

L'AFITF se verra confier les moyens nécessaires pour :

- poursuivre le financement des grands projets déjà lancés : LGV Tours –Bordeaux pour une meilleure desserte du Sud-Ouest, LGV Bretagne Pays de Loire pour une meilleure desserte du Grand Ouest, LGV Est deuxième phase pour une meilleure desserte de l'Est, et le Contournement ferroviaire de Nîmes – Montpellier pour une meilleure desserte du Languedoc et du Roussillon, ainsi que des projets comme la L2 à Marseille
renforcer le gros entretien des réseaux routiers et fluviaux de l'Etat
financer le volet « mobilité » des nouveaux CPER
financer l'achat des nouveaux trains Intercités
poursuivre les nouveaux grands projets routiers et ferroviaires.

Les faits

- Le projet Lyon-Turin n'apparaît pas dans la liste des projets cités, pour lesquels l'AFITF se verra confier des moyens. La Cour des Comptes rappellera les difficultés de l'AFITF dans son référé du 29/08/2016.
L'objectif annoncé de 150 000 Poids Lourds en 2015 n'a pas été atteint, seuls 80 000 camions ont été transportés sur les deux autoroutes ferroviaires déjà existantes.
Les deux autres autoroutes ferroviaires annoncées n'ont pas vu le jour.
Le secrétaire d'État chargé des transports Alain Vidalies a annulé le 30 avril 2015 la liaison fret ferroviaire prévue de Tarnos (Bayonne) à Dourges (Lille) devant transporter 85 000 camions par an, en déclarant que « ce projet n'était pas financièrement équilibré ».

« L'Etat ne va pas signer ce contrat pour la mise en œuvre de l'autoroute ferroviaire », a déclaré M. Vidalies à la radio France Bleu Gascogne, expliquant que « l'équilibre total de ce dossier a amené à constater qu'il y avait des conséquences pour les populations, que ce projet n'était pas financièrement équilibré, qu'il y avait un gros risque pour l'Etat ».

Le Conseil général de l'investissement « avait relevé que ce projet présentait une rentabilité négative. Donc il y a aussi des arguments économiques », a continué Alain Vidalies. Il a encore mis en avant le fait que « le dossier était considérablement fragilisé sur le plan juridique, par le fait que, au moment de l'enquête publique, on n'a pas suffisamment pris en compte les conséquences en matière d'environnement ».

- Si un projet utilisant des voies ferrées existantes dont le coût s'élève à 375 millions d'euros pour un itinéraire de 1 000 km s'avère sans pertinence économique selon les services de l'État, alors il y a tout lieu de s'interroger sur le projet Lyon-Turin qui nécessite des voies nouvelles en France d'un coût supérieur à 10 milliards d'euros sur une distance du tiers, sans financement disponible.
Les observatoires du trafic n'ont pas été déployés. L'observation objective du projet Lyon-Turin montre que la ligne ferroviaire existante est sous-utilisée malgré sa coûteuse rénovation et que l'évolution des trafics fret et voyageurs ne permettent pas d'envisager la saturation des infrastructures existantes.

Auteurs

Cour des comptes

Titre du document et Source

« LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE : UN MODÈLE PORTÉ AU-DELÀ DE SA PERTINENCE »

<https://www.ccomptes.fr/Actualites/Archives/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>

Hypothèses optimistes et

besoin de contre-expertises indépendantes

Concrètement, RFF ne peut investir sur un projet, au maximum, que le montant des recettes nettes actualisées que lui rapportera l'infrastructure sur une période de cinquante ans. Toutefois, il s'agit d'investissement dans des projets dont le bilan financier ne sera connu qu'*ex post*, et qui reposent sur des hypothèses de réalisation future. Il est donc facile, pour l'État actionnaire et tutelle de RFF, de faire reposer les calculs sur des hypothèses optimistes (trafics et recettes élevés, coûts de construction contraints) permettant de conclure que le projet sera rentable et que RFF peut contribuer significativement à son financement. C'est pourquoi ces hypothèses, et, plus généralement, le calcul de la contribution de RFF pour chaque projet de LGV devraient faire l'objet d'une contre-expertise, réellement indépendante du ministère des transports et de RFF, afin d'informer l'ensemble des parties prenantes de la validité de l'évaluation financière du projet. C'est ce que la Cour avait déjà recommandé pour la liaison Lyon-Turin.

La chaîne de l'engagement décisionnel

II - Une prise de décision progressive et en pratique irréversible 60

A - Des durées de réalisation des infrastructures de plus en plus longues60

B - Des schémas directeurs en théorie non contraignants, en pratique déterminants62

C - Des annonces qui tiennent lieu de décision de principe63

D - De multiples « petits pas » qui ancrent le projet64

E - Un financement de l'infrastructure défini tardivement et ne constituant pas un critère de décision70

III - Une évaluation optimiste de la rentabilité attendue des LGV 72

A - En théorie, aucun projet non rentable ne peut être financé par RFF sans compensation72

B - La pratique : une participation de RFF à de nombreux projets non rentables72

IV - La construction de LGV non rentable facilitée par le recours aux financements locaux 78

Bassin de population insuffisant,

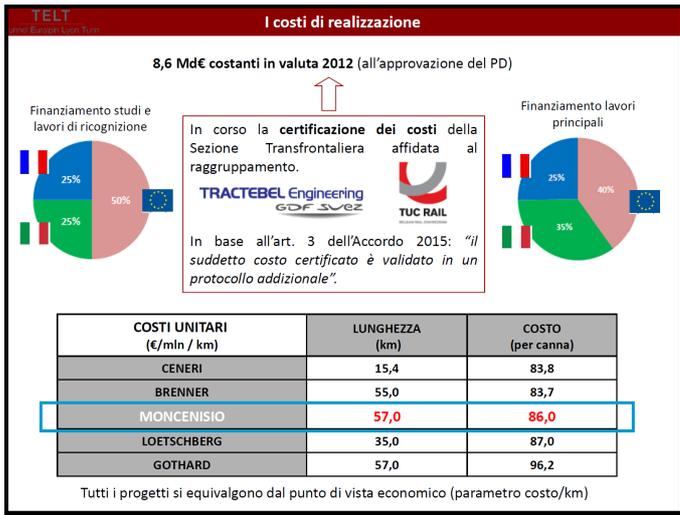
Faible rentabilité

Il ne reste en fait pratiquement aucune ville européenne qui soit à la fois d'importance suffisante en termes de population et suffisamment proche pour justifier d'une liaison TGV par rapport à la France (cf. carte ci-après). Cette trop faible rentabilité socio-économique est par exemple manifeste pour la liaison Lyon-Turin, que la Cour a critiquée dans son référé du 1^{er} août 2012²⁵.

Les faits

- Les hypothèses de trafic passagers présentées dans le dossier Lyon-Turin ont été successivement de 19 Millions de passagers en 1991, puis 11 millions en 1993 et pour terminer à 4 millions en 2012 à la mise en service de la totalité du projet.
- Les prévisions concernant le fret en 1991 annonçaient le doublement du fret ferroviaire et le triplement du fret routier. En 2012 lors de l'enquête d'utilité publique la prévision justifiant le projet tablait sur 75 millions de tonnes de marchandises à la mise en service de la totalité du projet soit le triplement du tonnage observé rail/route dans les Alpes du Nord en 2007 (avant la crise).
- En 2015 le trafic, entre la France et l'Italie, a été de 22 millions de tonnes, inférieur au trafic de 1990 et en baisse de 13 millions de tonnes/an par rapport à son pic de la période 1994/1998. En 2007, le tonnage de marchandises avait déjà chuté pour s'établir à 27,4 millions de tonnes.
- Le bassin de population Londres – Paris est de 27 millions d'habitants, le bassin de population entre Lyon et Barcelone est de 7,5 millions d'habitants, celui de Lyon et Turin est inférieur à 4,5 millions d'habitants.
- Les dirigeants de la SNCF ont déclaré : "Il n'y a pas de bassin de population suffisant entre Lyon et Turin/Milan ou entre Paris et Turin/Milan pour faire exploser le trafic. Ce n'est pas comme Paris-Londres relié par le tunnel sous la Manche, explique ce cadre dirigeant de SNCF Mobilités. Nous exploitons trois TGV quotidiens sur l'Italie, nous en mettrons peut être cinq ou six au total mais pas davantage, car le coût de fonctionnement de l'ouvrage et l'aménagement des abords vont faire exploser le prix des péages, exactement comme cela se passe sur la LGV SEA Tours-Bordeaux." Remarque : le bassin de population Londres – Paris est de 27 millions d'habitants, le bassin de population entre Lyon et Barcelone est de 7,5 millions d'habitants, celui de Lyon-Turin représente 4,5 millions d'habitants.
- L'ensemble de ces éléments plaident en faveur de la réévaluation du projet Lyon-Turin par un tiers indépendant, d'autant que le dossier n'a jamais fait l'objet d'un vrai débat public, ni d'une expertise par le Commissariat Général aux Investissements.
- L'irréversibilité du projet Lyon-Turin a été avancée dès les premiers travaux de reconnaissance. En 2003, Monsieur Louis Besson l'avançait déjà pour 500 mètres de galerie de reconnaissance creusée.

Présentation des coûts et des experts.



Quatre administrateurs français ont également été désignés :

- Mme Marie-Line Meaux, présidente de la quatrième section du conseil général de l'environnement et du développement durable
 - M. Olivier Rolin, sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux à la direction des infrastructures de transport
 - M. Franck Lirzin, ingénieur en chef des mines, chef du bureau des transports à la direction générale du budget
 - M. Vincent Lidsky, inspecteur général des finances.
- Ont été aussi nommés quatre administrateurs italiens:
- M. Paolo Signorini, Chef de département du ministère des infrastructures et des transports
 - M. Oliviero Baccelli, Professeur à l'Université Bocconi**
 - M. Stefano Scalerà, du ministère de l'Economie et des Finances
 - M. Roberto Mannozi, Directeur central administration, budget et fiscalité des FS.

Présentation des temps de parcours



Calcul de rentabilité par CERTeT

Rentabilité calculée à 5,63 % par Oliviero Baccelli

	Approccio I2 2011	Approccio I2 2014	Trotto da: "Aggiornamento dell'analisi di impatto socio-economico del nuovo progetto TEN-T Torino - Lione con il fasaggio" - CERTeT Bocconi 2014.
VAN tot	11 533	17.696	VAN: Valore attuale Netto - TIR: Tasso Interno di Rendimento Figure in euro 2010, prezzi costanti
TIR	4,68%	5,63	

Les faits

- Le temps de parcours entre Paris et Milan peut s'effectuer en 5h15, en utilisant les voies ferrées existantes comme l'a démontré France 3 en novembre 2015.
- Pour 200 millions d'euros, les nouvelles rames TGV équipées « ERTMS2 » commandées à Alstom par la SNCF, permettront, en utilisant la LGV entre Turin et Milan, d'effectuer le trajet Paris-Milan en 5h15. Pour réduire le temps de trajet d'une heure en le portant à 4h14, le projet Lyon-Turin demande un investissement de 26,1 milliards d'euros selon la Direction du Trésor.
- La comparaison présentée par Lyon-Turin Ferroviare/TELT de 4 heures au lieu de 7 heures, **compare un temps sans aucun arrêt entre Paris et Milan en utilisant la LGV Turin-Milan** alors que le temps **actuel de 7 heures comporte 9 arrêts et l'utilisation de la voie ferrée classique entre Turin et Milan**. Il est en fait possible actuellement de réaliser le parcours Paris Milan en 5h15 grâce aux rames TGV commandées.
- On lit dans le document un coût de 8,6 milliards d'euros pour le tunnel transfrontalier. Le coût kilométrique de galerie est annoncé pour 86 millions d'euros par tube, soit 172 millions d'euros par km.
- Ces données sont erronées car lorsque l'on multiplie 172 millions d'euro (86 millions € par 2 tubes) par 57 km le résultat est de 9,8 milliards et non 8,6 milliards annoncés.
- L'observation de la Cour des Comptes faite en 2012, semble ici justifiée, lorsqu'elle qualifiait d'insuffisant le pilotage de ce projet. De même le rapport du **Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances** se trouve vérifié lorsqu'il indiquait "**la mission estime que, dans le cadre méthodologique actuellement applicable à l'évaluation des projets d'infrastructures, les études socio-économiques sont loin de démontrer l'intérêt du projet pour la collectivité**".
- Le **coût réel du Tunnel de Saint-Gothard (Suisse)** était de **11 milliards d'euros** pour un tunnel de même **longueur (57 km)**, dans le même **massif montagneux**.
- Les "expertises" de **Tractebel et TucRail ne peuvent être qualifiées d'indépendantes**, il s'agit de sous-traitants de Lyon-Turin Ferroviare comme l'indiquent leur site Internet.
- **L'expertise de la Valeur Actualisée Nette** a été réalisée par Monsieur **Oliviero Baccelli** qui est **membre du conseil d'administration de Lyon-Turin Ferroviare/ TELT**.

Auteurs

Conseil d'état

Titre du document et source

Le Conseil d'État annule la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges.

<http://www.conseil-etat.fr/Actualites/Communiqués/LGV-Poitiers-Limoges>

Absence d'évaluation financière

Motif : méconnaissance des articles R.1511-4 et R.1511-5 du code des transports par l'absence de présentation du mode de financement du projet qui conduit à l'insuffisance de l'évaluation économique et sociale au préjudice de la population.

8. Considérant que le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges se borne, dans son analyse des conditions de financement du projet, à présenter les différentes modalités de financement habituellement mises en œuvre pour ce type d'infrastructures et les différents types d'acteurs susceptibles d'y participer ; qu'il ne contient ainsi aucune information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagés pour ce projet ; qu'eu égard notamment au coût de construction, évalué à 1,6 milliards d'euros en valeur actualisée 2011, l'insuffisance dont se trouve ainsi entachée l'évaluation économique et sociale a eu pour effet de nuire à l'information complète de la population et été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative ; que le décret attaqué a ainsi été adopté dans des conditions irrégulières ;

Horizon trop éloigné des travaux

Le début des travaux des accès français au Lyon-Turin est prévu au delà du délai maximum de quinze ans en application des recommandations de la Commission "Mobilité 21" (report après 2030) et de l'engagement gouvernemental du 9 juillet 2013. De ce fait, l'adoption de l'utilité publique du projet Lyon-Turin porte une atteinte très importante aux droits des propriétaires qui sont susceptibles d'être expropriés dans un délai de 15 ans comme le considère la décision du Conseil d'État sur la ligne Poitiers-Limoges :

qu'enfin, en déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction, dont l'engagement est envisagé entre 2030 et 2050, le Gouvernement n'a pas satisfait à la réserve formulée par la commission d'enquête tendant à ce que ces travaux soient programmés à un horizon suffisamment rapproché ; qu'ainsi, l'adoption immédiate du décret porte une atteinte très importante aux droits des propriétaires des terrains dont la déclaration d'utilité publique autorise l'expropriation dans un délai de quinze ans ;

Les faits

- Les financements du projet Lyon-Turin ne sont pas définis à ce jour (octobre 2016), tant pour le tunnel de base que pour les accès français.
- L'« information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagés » ne pouvait donc pas être contenue dans les dossiers d'enquête publique en 2006 pour le tunnel de base et en 2012 pour les accès français.
- La Commission "Mobilité 21" a placé le projet des accès français au Lyon-Turin en seconde priorité à ne réaliser sous réserve de réévaluation qu'après 2030.
- Le Premier ministre s'est engagé, le 9 juillet 2013, à suivre les recommandations de la Commission "Mobilité 21".
- Du fait de cet engagement, les accès français au tunnel de base Lyon Turin ayant été déclarés d'utilité publique le 23 août 2013, le projet ne pourra donc pas être engagé dans le délai de 15 ans maximum rappelé par le Conseil d'État.

Auteurs

Cour des comptes

Titre du document et source

Référé sur l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)
<https://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/L-Agence-de-financement-des-infrastructures-de-transport-de-France>

L'AFITF n'a pas joué son rôle de filtre

La Cour constate que l'outil créé n'a en fait permis d'atteindre que le second des objectifs précités, c'est-à-dire une débudgétisation massive. En revanche, il n'a pas garanti l'objectif premier : un pilotage pluriannuel des investissements de transport dans le cadre d'une trajectoire financière maîtrisée ainsi qu'une orientation des financements de l'État vers les projets les plus créateurs de valeur pour la société.

L'AFITF reste une chambre d'enregistrement

bénéficiaires ; mais, en pratique, c'est la DGITM qui établit la liste des projets à financer par l'AFITF, qui fixe le montant du concours apporté par l'agence, qui prépare la convention et qui constate le service fait avant paiement.

ministériels : à ce jour, aucun administrateur n'a émis un vote négatif sur une seule des quelque 600 conventions proposées à l'approbation du conseil au cours des dix dernières années.

Pas de vision prospective des engagements

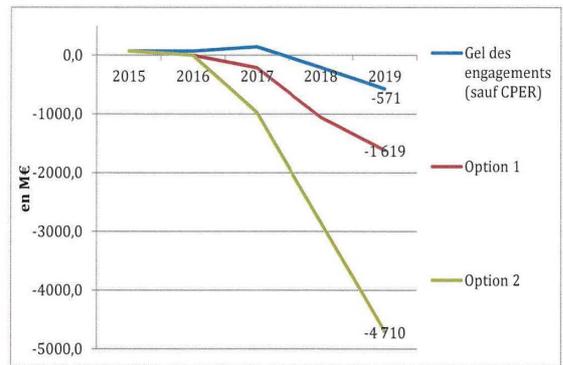
La Cour constate que, à rebours de ce qui devrait constituer la raison même d'existence de l'AFITF, le financement pluriannuel des infrastructures de transport ne fait jusqu'à présent l'objet d'aucune programmation fournissant, même de manière indicative, une vision prospective des engagements au regard des ressources.

Des besoins de financement insoutenables

En ne retenant que les paiements correspondant aux engagements budgétaires déjà pris, ainsi que les paiements liés aux contrats de plan 2015-2020, la trajectoire de dépenses de l'AFITF conduirait à une insuffisance cumulée de financement de 0,6 Md€ à l'horizon 2019. En y ajoutant les paiements correspondants à des engagements nouveaux en matière d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et de transports collectifs, l'insuffisance de financement atteindrait 1,6 Md€ à ce même horizon.

Mais la trajectoire de l'AFITF serait encore moins soutenable en cas de mise en œuvre des grands projets nouveaux que sont le tunnel ferroviaire Lyon-Turin et le canal Seine-Nord. Ces deux projets, dont l'intérêt et le financement d'ensemble ne peuvent se déduire de la seule hypothèse de cofinancement européen, paraissent largement hors de portée budgétaire de l'agence, non seulement jusqu'en 2019, mais également au-delà.

Hypothèses de solde cumulé de l'AFITF (en crédits de paiement) en fonction de la trajectoire d'engagement jusqu'en 2019



Source : Cour des comptes.

Note de lecture : Courbe bleue : gel de tout nouvel engagement, hors CPER. Courbe rouge : financement des engagements nouveaux certains pris par l'État. Courbe verte : financement de ces engagements de l'État en y ajoutant les projets Lyon-Turin et canal Seine-Nord.

Forte dégradation budgétaire avec le Lyon-Turin.

Rappel des observations de la Cour en 2009

Des constats identiques avaient déjà amené la Cour à recommander, dans une insertion à son rapport public annuel de 2009, la suppression de l'AFITF, la réintégration de ses activités au sein de la DGITM et la préparation par celle-ci, en liaison avec la direction du budget, d'une programmation pluriannuelle des infrastructures de transport.

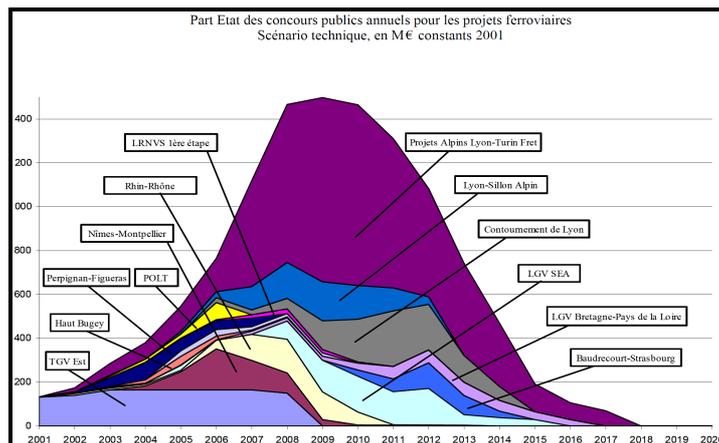
À l'issue du présent contrôle, la Cour constate de nouveau l'absence de plus-value apportée par cet opérateur de l'État. Elle insiste, indépendamment de la question du devenir de l'AFITF, sur la nécessité d'une maîtrise de la trajectoire de financement dont elle a la responsabilité.

Les faits

- Sept ans après le rapport établi sous la responsabilité de Monsieur Philippe Seguin, Premier Président, la Cour des Comptes, sous la responsabilité de M. Didier Migaud, reformule et constate les mêmes faits.
- L'AFITF reste une chambre d'enregistrement sans réel pouvoir de décision ce que reconnaît d'ailleurs son président Monsieur Philippe Duron dans une correspondance :

2- L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est **une institution transparente ; elle n'intervient jamais dans les décisions de fond** en faveur des financements de tel ou tel projet et n'a aucune responsabilité de maître d'ouvrage. **En réalité, c'est le gouvernement ou plus précisément la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) qui est l'organe décideur pour la mise en œuvre des grands projets d'infrastructures.**

- Le graphique des coûts établi par la Cour des Comptes recoupe celui réalisé 13 ans plus tôt en 2003 par l'Inspection Générale des Finances et le Conseil Général des Ponts et Chaussées : (Lyon-Turin en violet)



Auteurs

PriceWaterhouseCoopers, Ernst & Young

Titre du document

SNCF Réseau, Rapport Financier Semestriel 2016

Trafic très inférieur aux prévisions

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.

Les États français et espagnol, concédants de la ligne, ont demandé à SNCF Réseau et ADIF (son homologue espagnol) de reprendre l'exploitation de la ligne en régie, d'ici la fin de l'année 2016, via la constitution d'une société filiale ad hoc. Afin de conserver l'agrément de sécurité actuellement en vigueur, la filiale commune devra, dans un premier temps en tous cas, conserver une organisation (ressources humaines, modalités exploitation, etc.) identique à celle de TP Ferro.

Faillite

Faillite de TP Ferro le 1er septembre 2015

3.4 PROJET PERPIGNAN-FIGUERAS

Suites aux difficultés d'exploitation rencontrées depuis 2013 par la société concessionnaire TP Ferro, chargée en 1995 de la construction et de l'exploitation d'une ligne ferroviaire entre la France et l'Espagne (la section internationale), et à la procédure d'insolvabilité ouverte le 1^{er} septembre 2015 par le tribunal de commerce de Gerone (Espagne), la liquidation judiciaire de la société TP Ferro pourrait être prononcée rapidement, tout en autorisant la poursuite de l'activité de la société concessionnaire jusqu'à la reprise de l'exploitation de la section internationale dans les conditions déterminées par la République française et le Royaume d'Espagne.

La République française et le Royaume d'Espagne souhaitant assurer la continuité des circulations ferroviaires entre la France et l'Espagne, ont demandé à Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) et SNCF Réseau d'entamer un processus à l'issue duquel, l'exploitation et la maintenance de la section internationale seront confiées à titre transitoire par les États aux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires espagnol et français, qui constitueront à cet effet une société commune de droit espagnol. La reprise de l'exploitation et de l'entretien de la ligne devrait être réalisée au plus tard 4 mois après le prononcé de la liquidation, qui pourrait intervenir début octobre 2016.

Les faits

- La société TP Ferro qui exploitait la section ferroviaire dans le cadre d'un PPP est la filiale de Eiffage et ACS.
- TP Ferro a construit la section ferroviaire Perpignan-Figueras avec 640 millions d'euros de subvention publique France, Espagne, Union Européenne, sur un coût total de 1,1 milliard d'euros (soit 58%).
- Le rapport financier de SNCF Réseau confirme les analyses de la haute administration et de la Cour des Comptes qui décrivent les surévaluations des prévisions et sous évaluations des coûts.
- Il ressort du rapport financier que la prévision voyageurs était surévaluée de 85% et celle du fret de 92%.
- Il circule au col du Perthus 10 000 camions par jour soit trois fois plus que les 3 300 poids lourds par jour aux tunnels Nord Alpins du Fréjus et du Mont-Blanc. Le coût kilométrique de la section Perpignan-Figueras (25 millions par kilomètre) est **6 fois moindre que celui du projet Lyon-Turin** (150 millions par kilomètre).
- Les articles L.1511-6 et R.1511-8 du Code des transports (codification de l'article 14 de la loi LOTI) prévoient la publication du bilan des résultats économiques et sociaux au plus tard 5 ans après la mise en service qui a eu lieu en décembre 2010 pour le Perpignan-Figueras.
- Le secrétaire d'État chargé des transports a refusé par écrit la publication de ce bilan malgré la faillite et bien qu'il ait donné des instructions pour la reprise des activités en faillite.

Le présent document a été rédigé et mis en page par
François Mauduit et Daniel Ibañez
sur la base de documents, rapports et études publiés,
notamment par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, l'Inspection Générale des Finances, le Secrétariat
d'État chargé des transports, Réseau Ferré de France / SNCF réseau, la société Lyon-Turin ferroviaire/TELT,
France 3 (Pièces à conviction) ...

Tous les encadrés sont des extraits des documents publiés sans modification par les auteurs