

# Analyse du projet Lyon-Turin et dispositions des traités engageant la France et l'Italie suite à l'accord de gouvernement M5S/Lega en Italie.

La situation consécutive aux élections italiennes et à la nomination du gouvernement italien a le mérite de poser la question de l'interprétation de l'accord de gouvernement entre le Mouvement 5 étoiles (M5S) et la Lega en ce qui concerne le projet Lyon-Turin.

L'accord entre les deux mouvements politiques italiens demande à être analysé et ne peut se satisfaire de déclarations à l'emporte-pièce concluant rapidement ou à la volonté de construire ou à l'inverse, à celle de stopper un projet contesté.

L'accord comporte le texte suivant :

*« Con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia. »* dont la traduction est la suivante : *Concernant la Ligne à Grande Vitesse Turin-Lyon, nous nous engageons à rediscuter intégralement le projet en application de l'accord entre l'Italie et la France.*

Ainsi l'accord de gouvernement ne mentionne pas d'autre intention que celle de rediscuter le projet dans une mise en perspective avec les obligations des traités existants entre la France et l'Italie. Cet engagement peut s'apparenter à la pause que le gouvernement français a annoncée au mois de juillet 2017 et confirmée dans la déclaration finale du 34<sup>ème</sup> sommet franco-italien qui s'est tenu à Lyon le 27 septembre 2017.

Les engagements de nos deux pays résultent de la signature, puis la ratification, par la France et l'Italie de différents accords intergouvernementaux dont les principaux sont :

- L'accord du 29 janvier 2001 ;
- Le mémorandum du 5 mai 2004 et l'accord du 3 décembre 2004 ;
- L'accord du 30 janvier 2012 ;
- Les lettres additionnelles des 24 février 2015 et 8 mars 2016 ;

La présente note analyse successivement :

- 1/ le périmètre des engagements des parties dans le cadre des accords franco-italiens existants,
- 2/ les questions soulevées par les financements du projet,
- 3/ les prévisions
- 4/ une conclusion.

## **1/ L'engagement des parties.**

Il a été défini à l'article premier de l'accord du 29 janvier 2001 :

*« 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.** »

Il résulte de cet article, qui n'a pas été modifié ultérieurement, que l'engagement vise la construction de la « partie commune » et que la date qui pourrait être interprétée comme date de réalisation serait celle d'une mise en service à la date de saturation des ouvrages existants.

Lors de cette signature, la partie commune se limite à la définition qui en est faite aux articles 2 (ii) et 3 du même accord :

**Article 2 (ii) la partie commune franco-italienne, entre les raccordements avec la ligne historique les plus proches de part et d'autre de la frontière aux environs de Saint Jean de Maurienne en France et de Bussoleno/Bruzolo en Italie,**

**Article 3 Partie commune franco-italienne**

**(a) La partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, est composée:**

**(i) d'un tunnel ferroviaire à double tube de 52 km environ incluant une gare souterraine de secours et de service à Modane, foré sous les Alpes en territoire français et italien,**

**(ii) en Italie, des ouvrages de raccordement de ce tunnel de base à la ligne historique et à la future ligne nouvelle à proximité de Bussoleno/Bruzolo,**

**(iii) ainsi que de tous les ouvrages annexes (gares, installations électriques...) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux, dont les deux Gouvernements conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne.**

**(b) Ces ouvrages pourront être réalisés par tranches fonctionnelles.**

Ainsi l'engagement de construction de la « partie commune » porte uniquement sur le tunnel de base et les aménagements fonctionnels, mais les deux Gouvernements se sont laissé la possibilité d'y inclure d'autres aménagements.

Cette possibilité sera utilisée lors de la signature de l'accord du 30 janvier 2012, qui ne modifiera pas l'engagement de construire la « partie commune » mais de façon substantielle, sa consistance.

L'accord du 30 janvier 2012 prévoit à l'article 28 que les dispositions de l'accord abrogent les clauses des accords précédents en tant qu'elles leur sont contraires.

Il résulte de l'accord du 30 janvier 2012 que les dispositions de l'article premier de l'accord du 29 janvier 2001 ne sont pas modifiées. La France et l'Italie restent donc engagées à construire ou faire construire la partie commune du projet Lyon-Turin pour une mise en service à la date de saturation des ouvrages existants.

Toutefois, la partie commune est redéfinie comme suit par les articles 2 et 4 :

### Article 2

- la partie commune franco-italienne, entre les environs de Montmélian, en France, et de Chiusa S. Michele, en Italie (ci-après « la partie commune franco-italienne »);

### Article 4

#### Article 4

##### Partie commune franco-italienne

La partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est composée, suivant le plan figurant en annexe I au présent Accord (cette annexe faisant partie intégrante du présent Accord) :

- a) En France, d'une section de 33 kilomètres environ franchissant le massif de Belledonne et comprenant les tunnels à double tube de Belledonne et du Glandon ;
- b) D'un tunnel à double tube de 57 kilomètres environ entre Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et Suse-Bussoleno, en Italie, creusé dans les Alpes, sur les territoires français et italien et incluant trois sites de sécurité à La Praz, Modane et Clarea ;
- c) D'une section à l'air libre d'environ 3 kilomètres en territoire italien à Suse ;
- d) D'un tunnel à double tube d'environ 19,5 kilomètres situé sur le territoire italien entre Suse et Chiusa S. Michele ;
- e) En France et en Italie, des ouvrages de raccordement à la ligne historique ;
- f) Ainsi que des ouvrages annexes (gares, installations électriques, etc.) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux dont les Parties conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne.

Ces ouvrages seront réalisés en plusieurs phases fonctionnelles.

Dans une première phase, objet du présent Accord, sera réalisée la section transfrontalière, incluant les gares de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse, ainsi que les raccordements aux lignes actuelles conformément au plan annexé.

En complément, Rete Ferroviaria Italiana (ci-après « RFI ») réalisera des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno.

La consistance des phases suivantes sera définie par les Parties dans le cadre d'accords ultérieurs.

L'engagement de la France se trouve donc modifié, avec 5 kilomètres de tunnel de base supplémentaire et une section de 33 kilomètres environ de tunnels à double tube, franchissant en France, le massif de Belledonne jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne.

La réalisation des différentes phases est toujours soumise à la condition de fonctionnalité.

L'engagement de l'Italie se trouve lui aussi modifié avec 5 kilomètres de tunnel de base supplémentaire et une section de 19,5 kilomètres environ de tunnel à double tube. L'Italie s'engage également à réaliser une amélioration de la ligne « historique » entre Avigliana et Bussoleno.

On constate que l'engagement de la France dans la construction de la nouvelle « partie commune » a plus augmenté que celui de l'Italie (33 kilomètres de tunnels à double tube contre 19,5 kilomètres de tunnels à double tube et une mise à niveau de la ligne existante).

Le financement de ces engagements complémentaires est défini à l'article 16 du même accord :

Pour la première phase, concernant la réalisation de la section transfrontalière, les modalités de financement sont précisées à l'article 18 du présent Accord.

Pour les phases suivantes, chaque Partie finance, avec l'aide de l'Union européenne, les infrastructures situées sur son territoire.

Selon ces dispositions, le tunnel transfrontalier sera financé en commun, les sections de 33 kilomètres pour la France et 19,5 kilomètres pour l'Italie, seront à la charge de chacun des États, ceux-ci faisant leur affaire de l'aide de l'Union Européenne.

Monsieur le Ministre de l'équipement a expliqué, le 12 mai 2004 devant l'Assemblée Nationale, la raison de l'engagement de réalisation supérieur de la France au regard de celui de l'Italie : <http://www.assemblee-nationale.fr/12/cri/2003-2004/20040215.asp>

**M. Michel Bouvard.** Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et de l'aménagement du territoire, mercredi dernier, en présence du Premier ministre et du Président du Conseil italien, un mémorandum a été signé sur la répartition des financements concernant le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Je souhaiterais que vous nous précisiez la teneur de cet accord et que vous nous disiez s'il permet de respecter le calendrier qui a été notifié à Bruxelles.

Par ailleurs, pouvez-vous nous indiquer où en est la mise en place de l'agence de financement des infrastructures, dont la création a été décidée le 18 décembre dernier lors du comité interministériel d'aménagement du territoire ? Je rappelle en effet que cette agence, destinée à recueillir les dividendes des sociétés d'autoroutes - 7,5 milliards d'euros de 2004 à 2012 -, doit financer ce projet, ainsi que trente-six autres projets d'infrastructure, qui sont attendus dans notre pays et peuvent contribuer à la relance, directement et indirectement

**M. Gilles de Robien,** *ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.* Monsieur le député, je vous confirme que, la semaine dernière, en présence du Premier ministre et de M. Berlusconi, j'ai signé avec M. Pietro Lunardi, le ministre des transports italien, l'accord de financement concernant la liaison Lyon-Turin.

Ce grand événement est l'aboutissement d'une âpre discussion qui a nécessité au moins sept réunions. **Cette discussion avait démarré sur la base de 65 % pour la France et 35 % pour l'Italie et s'achève sur une répartition 50-50. Celle-ci est différente selon les tronçons, puisque deux sont nationaux, deux internationaux, et un, le grand tunnel que vous connaissez, est commun.**

C'est un projet de 13 milliards d'euros. J'ajoute que nous avons posé deux conditions à sa réalisation. Premièrement, le concours de l'Europe doit se monter à 20 % du montant total, soit 2,6 milliards. Deuxièmement, le projet doit être une alternative à la route et entraîner un véritable report vers le ferroviaire.

En ce qui concerne le financement, nous sommes crédibles, puisque l'agence destinée à recueillir les dividendes des sociétés d'autoroutes, dont la création a été décidée lors du CIADT de décembre dernier et qui sera mise en place dès 2004, nous permettra de financer, en 2005, non seulement le début des travaux de la liaison Lyon-Turin, qui doivent intervenir de toute façon avant 2010 pour être éligibles aux fonds européens, mais aussi tous les autres projets d'infrastructure qui ont été retenus sous la présidence du Premier ministre le 18 décembre 2003.

Monsieur le Ministre de l'équipement confirme que l'engagement qui sera pris par la France de construire 33 kilomètres doit être regardé comme une contrepartie d'un financement paritaire de l'ensemble du projet.

L'engagement de la France à construire ou faire construire les différentes phases de la partie commune doit donc s'apprécier dans l'esprit d'un financement paritaire de chacun des États.

## **2/ Le financement.**

Les traités doivent également être analysés dans leurs dispositions visant les modalités de financements :

- La répartition des coûts entre les parties ;
- La disponibilité des financements et les effets de la loi italienne des lots constructifs non fonctionnels ;
- Les concours de l'Union Européenne ;
- Les conséquences d'un dépassement du budget ;
- Les risques financiers encourus par la France.

*Il est nécessaire de rappeler que l'enquête publique pour les accès français au tunnel de base transfrontalier, qui s'est déroulée du 16 janvier au 19 mars 2012 et qui a conduit au décret d'utilité publique du 23 août 2013, n'inclut qu'un tunnel à un seul tube pour la section Belledonne Glandon. Le gouvernement français s'est donc engagé à une construction d'un tunnel à double tube, et le Parlement également, sans que soit consultée la population, dans le cadre d'une enquête publique.*

### **2.a/ La répartition des coûts entre les deux pays.**

La répartition des coûts est définie à l'article 18 de l'accord du 30 janvier 2012. Cet accord vise les dispositions de l'accord du 3 décembre 2004 reprenant les principes fixés par le Mémoire du 5 mai 2004 :

Article 18

*Financement du Promoteur public  
et de la réalisation de la section transfrontalière*

Déduction faite de la contribution de l'Union européenne et de la part financée par les péages versés par les entreprises ferroviaires, pour les coûts de la première phase, la clef de répartition retenue s'établit à 42,1 % pour la Partie française et à 57,9 % pour la Partie italienne, dans la limite du coût estimé au stade du projet, certifié par un tiers extérieur. Au-delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la Partie française et la Partie italienne.

Il convient de préciser que le tunnel de base serait construit pour 45 kilomètres en territoire français et 12,5 kilomètres en territoire italien. Outre le financement de l'Union Européenne, l'Italie paie chaque kilomètre en territoire italien à un prix bien supérieur à celui pris en charge par la France pour chaque kilomètre en territoire français.

La contrepartie de la disproportion dans le financement du tunnel de base (première phase de la partie commune) réside dans l'engagement de la France vis-à-vis de l'Italie à construire à ses frais les tunnels de 33 kilomètres à double tube Belledonne et Glandon conduisant au tunnel de base.

L'Italie peut donc exiger que la parité des engagements soit effective en exigeant la réalisation des tunnels à double tube d'une longueur de 33 kilomètres ou à défaut voir sa participation au financement du tunnel transfrontalier réduite et assortie, le cas échéant, d'une clause de retour à meilleure fortune en cas de réalisation postérieure par la France de cette section.

En application des dispositions combinées du mémorandum du 5 mai 2004, des accords du 3 décembre 2004 et du 30 janvier 2012, sur la base de coûts prévisionnels annoncés par TELT de 8,6 milliards d'euros, la répartition entre les deux États est la suivante :

Répartition des coûts du tunnel de base transfrontalier complet et par kilomètre de double tube				
	France 42.1%/45km	Italie 57.9%/12,5km	EUROPE 40%	TOTAL
Tunnel complet	2 172 360 000 €	2 987 640 000 €	3 440 000 000 €	8 600 000 000 €
Coût par km	48 274 666.67 €	239 011 200.0 €	60 350 877.19 €	

Le coût pour l'Italie est supérieur d'environ 800 millions d'euros pour la totalité du tunnel de base et rapporté au kilomètre sur son territoire de l'ordre de cinq fois supérieur au financement de la France.

Une répartition des coûts basée sur le kilométrage construit sur le territoire de chacun des pays conduirait à la répartition suivante :

Coût du tunnel de base par kilomètre de double tube Réparti au prorata des km/pays				
	France 45km/57,5km	Italie 12,5km/57,5km	EUROPE 40%	TOTAL
Tunnel complet	4 038 260 870 €	1 121 739 130 €	3 440 000 000 €	8 600 000 000 €
Coût par km	89 739 130 €	89 739 130 €	60 350 877.19 €	

Une telle répartition conduirait à une augmentation du financement de la France d'environ 1,8 milliard d'euros.

Une répartition des coûts du tunnel de base identique pour chacun des pays, en partant du principe d'un service égal sans tenir compte de la construction sur chaque territoire, conduirait à un financement de chacune des parties de plus de 2,5 milliards avec une augmentation pour la France de l'ordre de 400 millions.

Cette analyse doit être prise en compte avant toute décision d'engagement des travaux définitifs qui s'interpréterait alors comme l'exécution de l'engagement avec tous ses effets y compris en ce qui concerne les contreparties.

Pour mémoire, il convient de rappeler que le dossier d'enquête publique pour le tunnel de base en 2006, prévoit la simultanéité de la réalisation et de la mise en service des accès français et du tunnel transfrontalier. Cet élément déterminant doit être aujourd'hui mis en perspective avec les conclusions du Conseil d'Orientation pour les Infrastructures remises à Madame la Ministre des transports le 1<sup>er</sup> février 2018 dans lequel il déclare qu'« *Il considère que la démonstration n'a pas été faite de l'urgence d'engager ces aménagements dont les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables.* » et « *Il semble peu probable qu'avant dix ans il y ait matière à poursuivre les études relatives à ces travaux qui au mieux seront à engager après 2038.* »

La phrase de l'accord de gouvernement entre les deux partis italiens M5S et Lega s'engageant à « *rediscuter intégralement le projet en application de l'accord entre l'Italie et la France* » trouve ici tout son sens, notamment dans un rééquilibrage des financements par chacun des États, prenant en compte les réalisations effectives du projet.

## **2.b/ Disponibilité du financement avant l'engagement des travaux définitifs.**

L'accord du 30 janvier 2012 définit précisément les conditions financières préalables au lancement des travaux définitifs :

<p>Article 16</p> <p><i>Principes</i></p> <p>Le présent titre a pour but de préciser les modalités de financement entre les Parties des prestations réalisées pendant la construction <b>des ouvrages définitifs de la partie commune franco-italienne.</b></p> <p><b>La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale.</b> Les Parties solliciteront l'Union européenne pour obtenir une subvention au taux maximum possible pour ces réalisations.</p> <p>Par ailleurs, les Parties souhaitent que les principes de tarification de la ligne ferroviaire entre Lyon et Turin tiennent compte, sur chaque section, de l'utilité retirée de leur réalisation par les entreprises ferroviaires et permettent ainsi à la fois d'augmenter l'utilité de l'ouvrage pour les deux Etats, mais également d'augmenter la capacité d'autofinancement des différents ouvrages.</p> <p><b>Pour la première phase, concernant la réalisation de la section transfrontalière, les modalités de financement sont précisées à l'article 18 du présent Accord.</b></p> <p><b>Pour les phases suivantes, chaque Partie finance, avec l'aide de l'Union européenne, les infrastructures situées sur son territoire.</b></p>
--

Le tunnel de base constitue à lui seul une phase fonctionnelle définie comme « première phase ».

L'article 4 de l'accord du 30 janvier 2012 définit et impose le critère de fonctionnalité pour la réalisation de chaque phase :

<p><b>Ces ouvrages seront réalisés en plusieurs phases fonctionnelles.</b></p> <p><b>Dans une première phase, objet du présent Accord, sera réalisée la section transfrontalière, incluant les gares de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse, ainsi que les raccordements aux lignes actuelles conformément au plan annexé.</b></p>
---

La combinaison des dispositions des articles 4 et 16 de l'accord du 30 janvier 2012 n'autorise pas un engagement des travaux définitifs d'une phase fonctionnelle sans disponibilité préalable du financement.

En d'autres termes l'Autorisation d'Engagement doit exister pour la totalité du financement de la phase fonctionnelle préalablement à l'engagement des travaux définitifs.

Pour contourner cet « obstacle » l'Italie semble vouloir mettre en place un système découlant d'une loi dite « des lots constructifs non fonctionnels ».

Cela ressort de la « Déclaration finale du sommet franco-italien du 27 septembre 2017 » :

### 1. Le Projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin

La France et l'Italie confirment l'importance stratégique de la section transfrontalière de la ligne ferroviaire Lyon-Turin, qui fait partie des réseaux trans-européens de transport et dont la réalisation repose sur des accords internationaux. Les deux Etats soulignent que les travaux préliminaires sont désormais en voie d'achèvement et que le lancement des travaux ultérieurs, notamment pour la réalisation du tunnel de base est en préparation.

Sa dimension stratégique pour la France, l'Italie et l'Europe, en tant que composante fondamentale du corridor méditerranéen des réseaux trans-européens, et notamment les engagements internationaux pris, constitueront un critère important dans la réflexion que la France mènera à l'égard de l'ensemble de ses grands projets d'infrastructure, et dans les décisions qui seront prises par la France au plus tard au 1<sup>er</sup> trimestre 2018, en pleine association avec le Gouvernement italien et la Commission européenne.

Dans ce cadre, les deux États conviennent de mettre en place un groupe de travail entre les deux Ministères, en lien avec le coordinateur européen pour le corridor Méditerranée, avec l'objectif de faire conjointement des propositions concrètes d'ici la fin de l'année, en examinant (i) les montages envisagés côté français et (ii) les conséquences de l'application de la loi italienne dite « des lots constructifs » à la section transfrontalière, dans la perspective de la réalisation du projet.

Cela ressort également des délibérations publiées par la présidence du gouvernement italien :

#### Articolazione dei Lotti Costruttivi

##### **Primo Lotto Costruttivo (Lotto 1) Tunnel di base**

Il primo Lotto costruttivo (Lotto 1), non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali

##### **Secondo Lotto Costruttivo (Lotto 2) Opere all'aperto Francia**

Il secondo Lotto costruttivo, non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede l'attuazione dei seguenti interventi relativi all'esecuzione dei lavori all'aperto sul versante

##### **Terzo Lotto Costruttivo (Lotto 3) Tunnel di base (Completamento)**

Il terzo Lotto costruttivo (Lotto 3), non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede il completamento delle opere civili del tunnel di base in Francia ed in Italia (secondo quanto rappresentato nella precedente Tabella 4), e precisamente:

##### **Quarto Lotto Costruttivo (Lotto 4) Opere all'aperto Italia**

Il quarto Lotto costruttivo, non funzionale, della fase di realizzazione delle opere principali prevede l'attuazione degli interventi di seguito elencati, relativi alla esecuzione dei lavori all'aperto in Italia.

[http://presidenza.governo.it/osservatorio\\_torino\\_lione/PDF/CIPE/Allegato\\_1\\_delibera\\_CIPE\\_67.pdf](http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/PDF/CIPE/Allegato_1_delibera_CIPE_67.pdf)

Le contournement de ces dispositions est également reconnue en France, par une personnalité très impliquée (au niveau national et départemental) sur le dossier Lyon-Turin depuis son origine dans un droit de réponse adressé à une publication régionale dans le cadre des dispositions légales du droit de la presse. On y lit le texte suivant : « *Les travaux de Saint-Martin constituent bien des travaux définitifs qui ont été basculés dans les travaux de*

*reconnaissance pour en permettre l'exécution dans les meilleurs délais et bénéficier du financement de 50 % de ces travaux par l'Union européenne. » :*

Cette formulation parfaitement explicite et revendiquée sous forme de droit de réponse démontre une volonté de lancer des travaux définitifs en méconnaissance des dispositions strictes des articles 4 et 16 de l'accord du 30 janvier 2012 et possiblement en fraude des règles de financement de l'Union européenne.

Cette organisation a pour but évident de créer des conditions d'irréversibilité de l'engagement de travaux en méconnaissance des règles d'engagement des financements publics, comme le rappelait justement le rapport de la Cour des comptes en octobre 2014.

Dans ce contexte, la phrase de l'accord de gouvernement entre les deux partis italiens résonne avec la position française sur la « pause » et plaide pour une lecture attentive des dispositions et des engagements respectifs de la France et de l'Italie.

Il existe un risque d'augmentation substantielle du coût pour la France, dans l'hypothèse d'un recours arbitral à la demande de l'Italie et d'une nouvelle répartition des coûts par le Tribunal arbitral, pour méconnaissance des motivations énoncées dans le Mémoire du 5 mai 2004, en tenant compte de la répartition kilométrique sur le territoire de chacun des États,.

## ***2.c/ Les concours de l'Union Européenne.***

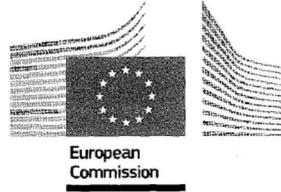
Il est communément admis que l'Union européenne finance 50% des travaux d'études et de reconnaissances et 40% des travaux définitifs du projet.

Il convient de clarifier les engagements de l'Union Européenne quand bien même, comme le rappelait Madame la Ministre des transports devant les Sénateurs, il peut être attendu de sa part une certaine souplesse dans l'application des règles d'attribution des subventions.

Afin de cerner les règles européennes, il convient de souligner la première : « Or you use it, or you loose it » rappelée par Madame Violeta Bulc, Commissaire aux transports, dans son courrier du 17 janvier 2018 à des députés européens.

C'est l'application de cette règle qui a prévalu à la diminution de la subvention de 671 800 000 €, accordée par la Décision C(2008) 773 du 5 décembre 2008, la ramenant par la Décision C(2013) 1376 du 5 mars 2013 à 395 282 150 € soit une perte de financement européen de près de 276 millions d'euros.

Dans son courrier Madame Violeta Bulc confirme également qu'il n'existe à ce jour aucun financement de l'Union Européenne après le 31 décembre 2019.



Brussels, 17. 01. 2018  
JF/ Ares(2018)

**VIOLETA BULC**

Member of the European Commission

Mr Marco VALLI  
Member of the European Parliament

Mrs Daniela AIUTO  
Member of the European Parliament

Mrs Tiziana BEGHIN  
Member of the European Parliament

Mrs Eleonora EVI  
Member of the European Parliament

European Parliament – ASP07H241  
60, Rue Wiertz  
1047 Brussels

Honourable Members,

Thank you for your letter dated 22 November 2017 concerning the cross-border section of the new railway link Lyon-Turin.

The EU co-funding of the Lyon-Turin project has been agreed and is secured for the period 2016-2019. As is the case with all CEF funding only activities actually carried out within this period are eligible to be co-financed. The Commission services are in regular contact with the beneficiaries and the project promoter in order to assess the progress of the project including the absorption of EU funds allocated in accordance with the respective grant agreement. In 2018 the Commission services will carry out a review of the various projects in order to assess whether funds previously allocated will actually be used, studying carefully project by project all actions and milestones and the possible use within this MFF period, leading to an optimal use of the CEF instrument. As you know, it may ultimately lead to a reallocation to other projects pursuant to the "use-it-or-lose-it" principle.

Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B - 1049 Brussels - Tel.: +32-2-295 56 25  
E-Mail: violeta.bulc@ec.europa.eu

Enfin les conditions d'obtention de subventions européennes par la France et l'Italie pour le projet Lyon-Turin avaient été rappelées en décembre 2012 par le précédent Commissaire Européen aux transports, Monsieur Sim Kallas dans un entretien à l'AFP : <https://www.20minutes.fr/economie/1057725-20121204-mise-garde-bruxelles-financement-igv-lyon-turin>

« Un co-financement de 40% pourrait venir du budget européen, mais cela dépend d'un soutien très fort des dirigeants français et italien pour le +Connecting Europe Facility+ »

Un lien pourrait être établi entre cette exigence et la souplesse d'appréciation de la règle européenne dans la décision du 5 mars 2013, trois mois après cette déclaration.

La disponibilité du financement préalable à l'engagement des travaux définitifs doit s'apprécier au regard de la disponibilité du financement européen.

De même, le peu d'enthousiasme du gouvernement nommé le 1<sup>er</sup> juin 2018, pour une participation accrue au budget européen, interroge sur les capacités futures de financement.

Au regard des différentes déclarations publiques, il peut être conclu que le financement européen au travers de la subvention de 40% escomptée, n'est pas acquis pour la totalité de la phase fonctionnelle que constitue le tunnel de base transfrontalier.

Il faut enfin apprécier la situation du financement européen au regard du « BREXIT » qui a pour effet de perdre un contributeur positif au budget européen.

L'ensemble de ces éléments conduit à justifier l'engagement de « rediscuter intégralement le projet en application des accords entre l'Italie et la France. »

## ***2.d/ Les conséquences d'un dépassement du budget annoncé dans le coût certifié.***

Les conséquences du dépassement budgétaire sont prévues à l'article 18 de l'accord du 30 janvier 2012.

La répartition financière des dépassements budgétaires s'apprécie au regard du coût certifié prévu au même article :

6 septembre 2014	JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	Texte 2 sur 133
<p>Article 18</p> <p><i>Financement du Promoteur public et de la réalisation de la section transfrontalière</i></p> <p>Déduction faite de la contribution de l'Union européenne et de la part financée par les péages versés par les entreprises ferroviaires, pour les coûts de la première phase, la clef de répartition retenue s'établit à 42,1 % pour la Partie française et à 57,9 % pour la Partie italienne, dans la limite du coût estimé au stade du projet, certifié par un tiers extérieur. Au-delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la Partie française et la Partie italienne.</p> <p>Par exception, les acquisitions foncières, les déviations de réseaux et les mesures d'accompagnement sont prises en charge par chacune des Parties sur son territoire.</p> <p>Dans la limite de l'estimation des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno réalisée par LTF dans son étude de phasage de la partie commune franco-italienne, soit 81 M€, le financement de ces travaux est assuré dans le cadre global du financement de la première phase. Les surcoûts éventuels sont pris en charge en totalité par la Partie italienne.</p>		

Les dépassements sont répartis à parts égales entre les deux pays.

C'est la raison pour laquelle le Premier Ministre, M. Jean Marc Ayrault, avait souligné dans son courrier du 8 octobre 2012, la nécessité « que les coûts soient certifiés de la manière la plus rigoureuse qui soit, de manière indépendante comme le mémorandum franco-italien de 2003 le prévoit d'ailleurs, avant la réalisation de l'ouvrage. »

L'interprétation des conditions de certification de l'article 18 a donc été arbitrée par le Premier Ministre comme devant être rigoureuse et indépendante.

Pour ce qui est de l'indépendance de la certification, il peut être considéré aujourd'hui, que le traité franco-italien et l'engagement du Gouvernement n'ont pas été respectés. Le tiers certificateur, la société TRACTEBEL filiale de ENGIE est l'un des sous-traitants de Lyon-Turin Ferroviaire depuis 2002, de sorte que son indépendance pour la certification des coûts ne peut être retenue. La qualité de sous-traitant de TRACTEBEL pour la période de 2002 à 2006 et de 2009 à 2013 est établie par la publication de cette information sur le site Internet de TRACTEBEL et de sa maison mère GDF Suez (devenue ENGIE).

La seconde société, associée à TRACTEBEL pour la certification, était la société TUC Rail dont le président était au même moment administrateur de Réseau Ferré de France (RFF) (devenu SNCF Réseau). RFF était actionnaire de Lyon-Turin Ferroviaire à hauteur de 50% de sorte qu'il est également impossible de lui reconnaître la qualité d'indépendance garantie par Monsieur le Premier Ministre.

L'engagement de Monsieur le Premier Ministre constituait sa réponse à une exigence précise de la Cour des Comptes dans son référé du 1<sup>er</sup> août 2012 au sujet de la certification des coûts prévue à l'article 18 dans les termes suivants :

4/8

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.

Les faits démontrent que la qualité requise d'indépendance, objet d'un engagement du Premier Ministre et d'une recommandation de la Cour des Comptes, n'a pas été respectée lors de la passation du marché.

Il en est de même pour l'analyse Coûts/Bénéfices établie à la demande de Lyon-Turin Ferroviaire par Monsieur Oliviero Bacceli de l'Universita Bocconi de Milan et qui sera nommé au Conseil d'Administration de TELT.

La re-discussion intégrale du projet Lyon-Turin pourrait également prendre en compte ces dispositions du traité concernant la certification des coûts par un organisme indépendant.

Le risque d'une exposition financière est possible si la certification des coûts a été établie à minima ou bien si les aléas géologiques ont été sous-évalués comme cela a été le cas à plusieurs reprises pour la descenderie de Saint-Martin-de-la-Porte dès le début de son excavation, et encore aujourd'hui avec un tunnelier qui a connu des arrêts non planifiés et a dû faire l'objet de réparations nécessitant son arrêt pour plusieurs mois.

Le coût avéré du tunnel de base du Saint-Gothard en Suisse d'une longueur équivalente et dans un massif de même nature géologique est supérieur à celui annoncé par les promoteurs du projet Lyon-Turin, ce qui conduit à s'interroger sur la capacité de la société TELT à tenir le budget établi sans que les États ne se trouvent contraints de compléter les financements initialement prévus.

Cette hypothèse se justifie au regard du budget de 371 millions d'euros, pour les études et les reconnaissances, annoncé devant le parlement en février 2002 pour la ratification de l'accord du 29 janvier 2001. Les travaux de reconnaissance sont d'ores et déjà comptabilisés pour plus d'un milliard d'euros soit près du triple.

Dans l'hypothèse où le coût de réalisation du projet de tunnel de base uniquement s'élèverait à 10 milliards d'euros au lieu des 8,6 milliards d'euros annoncés, alors la France se trouverait financièrement exposée à 700 millions d'euros de plus.

## ***2.e/ Les risques financiers encourus par la France.***

En synthèse, les risques financiers auxquels peut se trouver confronter la France sont de deux ordres :

- Des décisions arbitrales prévues à l'article 12 de l'accord du 29 janvier 2001 et de l'article 27 de l'accord du 30 janvier 2012 notamment en vue d'un rééquilibrage des financements par les deux pays en l'absence de réalisation des tunnels de 33 kilomètres à double tube Belledonne et Glandon ;
- Des surcoûts de réalisation de l'infrastructure excédant le coût certifié.

Le risque de surexposition financière de la France peut être évalué à 1,2 milliard d'euros en l'absence de réalisation des tunnels Belledonne Glandon et d'un dépassement du coût certifié de 8,3 milliards d'euros pour un coût réel du tunnel de base qui serait de 10 milliards d'euros.

## **3/ Les prévisions.**

Les premières prévisions pour le projet Lyon-Turin ont été présentées au comité interministériel du 14 mai 1991 par Monsieur Louis Besson initiateur du projet devant desservir la ville de Chambéry dont il était le Maire.

Contrairement à l'idée répandue, le projet intègre dès 1991 une dimension fret :

. Liaison Transalpine (Lyon - Turin), reliant l'Italie à la France et permettant des liaisons rapides avec la Grande-Bretagne (via le tunnel sous la Manche) et la Belgique, au nord, avec l'Espagne et le Portugal, au sud. Grâce à un nouveau tunnel de base d'environ 54 km sous le Mont Cenis cette liaison permet non seulement d'assurer la connexion des réseaux à grande vitesse français et italien, mais également de créer un nouvel itinéraire performant pour le trafic marchandises. La liaison Chambéry-Genève s'y rattache afin de permettre notamment des relations améliorées pour la Savoie et la Haute-Savoie tant avec l'Italie et la Suisse que vers la Côte Méditerranéenne. Les connexions internationales nécessiteront des accords avec les pays limitrophes.

Sous les hypothèses des études du présent schéma, ce projet comporte environ 188 km de lignes nouvelles auxquelles s'ajoutent 73 km pour Chambéry-Genève.

La prévision pour les voyageurs est alors excessivement optimiste :

PREVISIONS DE TRAFICS				
PROJETS	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%

Des prévisions sont établies pour le GIP Transalpes en 2000 par SETEC économie :

Nombre de PL annuels aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus Estimation hors accident au tunnel du Mont-Blanc								
	1996	1997	1998	1999 *	2000 *	2005 #	2010 #	2015 #
Fréjus	757 728	766 000	782 000	901 332	922 585	963 969	1 104 100	1 210 374
Mont-Blanc	729 635	734 306	776 604	731 635	748 886	661 794	746 602	787 289
<b>Total</b>	<b>1 487 363</b>	<b>1 500 306</b>	<b>1 558 604</b>	<b>1 632 967</b>	<b>1 671 470</b>	<b>1 625 763</b>	<b>1 850 703</b>	<b>1 997 663</b>
Fréjus (%)	50.9%	51.1%	50.2%	55.2%	55.2%	59.3%	59.7%	60.6%
Mont-Blanc (%)	49.1%	48.9%	49.8%	44.8%	44.8%	40.7%	40.3%	39.4%

PREVISIONS DE TRAFIC D'UN SERVICE DE FERROU TAGE ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE  
DANS LE CADRE DU PROJET LYON- TURIN - ELEMENTS DE TRAFIC COMPLEMENTAIRES

2

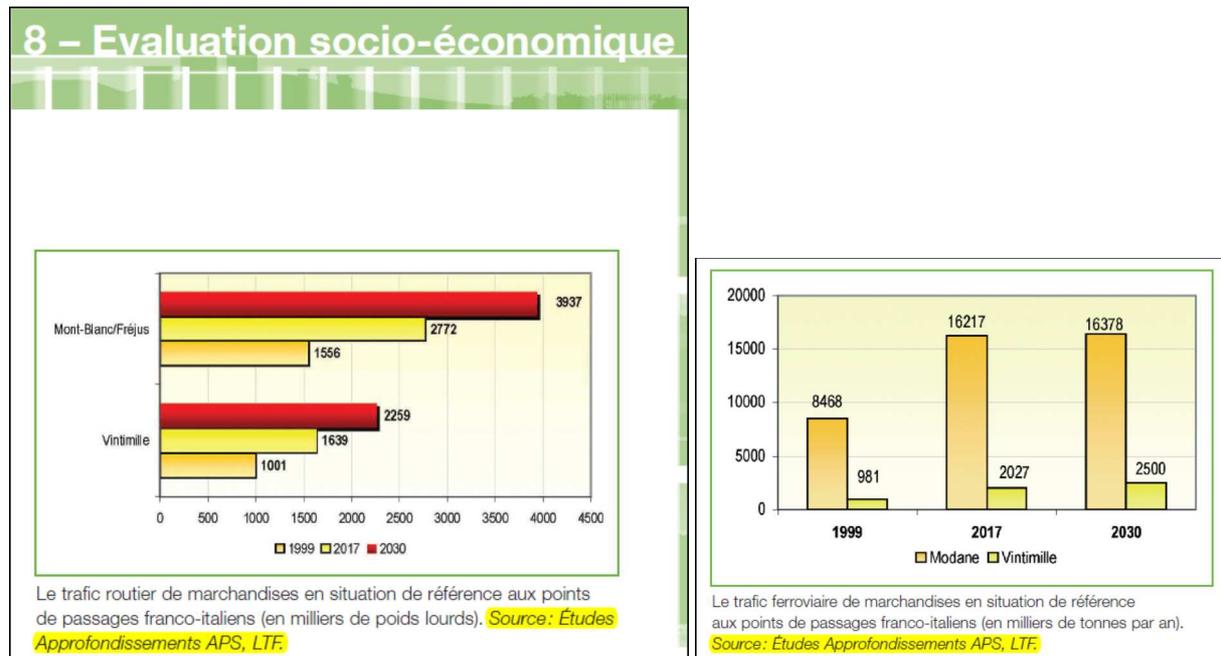
Il est intéressant de comparer la prévision pour l'année 2005 avec la réalité, d'autant que l'autoroute de Maurienne, itinéraire autoroutier performant, a été mise en service en juillet 2000, permettant une circulation améliorée pour les poids lourds, l'autoroute côté italien étant déjà en service.

Pour l'année 2005 (avant la crise économique de 2007 et cinq ans après la mise en service de l'autoroute de Maurienne), il a été comptabilisé aux deux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc : 1 369 356 poids lourds répartis comme suit : 784 518 au Fréjus et 584 838 au tunnel du Mont-Blanc. **La prévision s'est avérée surévaluée de 256 407 poids lourds.**

Pour l'année 2015, la différence s'accroît puisque, ont circulé réellement aux deux tunnels 1 252 367 camions, **soit une différence en moins de 745 296 poids lourds.**

En 2006, le dossier d'enquête publique présenté par Lyon-Turin Ferroviaire présentait toujours le même optimisme sur la croissance des trafics routiers à horizon 2017, malgré les déconvenues connues pour l'autoroute de la Maurienne, révélées par le bilan LOTI publié en 2016 avec 11 années de retard.

Lyon-Turin Ferroviaire justifiait la nécessité du projet de nouvelle ligne ferroviaire par une prévision de trafic routier de marchandises pour 2017 de 2,772 millions de poids lourds dans les deux tunnels routiers Fréjus et Mont-Blanc, en l'absence de réalisation du projet. La surévaluation est encore plus importante puisqu'il a été dénombré 1 362 078 camions soit moins de la moitié de la prévision du porteur de projet qui aurait pu s'inspirer des erreurs de prévisions constatées pour l'autoroute de Maurienne. En outre cette erreur se cumulait avec une prévision d'utilisation de la voie ferrée existante à hauteur de 16,2 millions de tonnes contre 3,5 millions de tonnes réalisées. Cette différence représentant une surévaluation d'environ 750 000 poids lourds.



Toutefois, **la prévision de 16,2 millions de tonnes annuelles constitue une information sur la capacité reconnue de la voie ferrée existante et fixe a minima son niveau de saturation.** Dans son rapport de 1998, le Conseil Général des Ponts et Chaussées évaluait lui, le nombre de circulations de trains de marchandises en le fixant à 75 trains par jour et par sens, auxquels s'ajoutaient les trains de voyageurs. Il ne circule aujourd'hui que 20 trains de fret et 3 trains de voyageurs par jour et par sens en moyenne journalière.

Pourtant, malgré ces prévisions largement surévaluées, le promoteur reconnaissait lui-aussi l'absence de rentabilité économique du projet et on pouvait lire à la page 72 du dossier d'enquête publique :

« ***Le bénéfice actualisé est négatif*** (-550Me). De ce fait le ratio bénéfice actualisé par euro public dépensé n'est pas significatif. » [En réalité avec le coût d'opportunité des fonds publics est de -2 880 M€ ndr]

« ***L'opération est positive pour la France, en raison de la prise en charge d'une plus grande partie de l'investissement par l'Italie.*** »

Aucun test de sensibilité n'existe pour déterminer l'incidence d'une surévaluation des prévisions fret et/ou voyageurs. **Il n'existe pas à ce jour d'étude socio-économique de la construction et l'exploitation du tunnel international seul, dans l'hypothèse d'une absence de réalisation des accès français du projet.**

L'ensemble de ces constats ont conduits les promoteurs à reconnaître à plusieurs reprises leurs erreurs et reconnaître que le projet est maintenant « un pari sur l'avenir » ou un projet devant concurrencer les axes de circulation Nord/Sud par l'Autriche ou la Suisse.

Cette dernière déclaration doit elle aussi s'apprécier au regard de l'accord du 30 janvier 2012 dont la dernière phrase de la dernière annexe ne peut qu'interroger les décideurs publics :

6 septembre 2014

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 2 sur 133

Elles s'accordent notamment pour rechercher ensemble, auprès de leurs partenaires alpins et de la Commission européenne, les conditions de la mise en place progressive et adaptée aux capacités des modes alternatifs de transport, d'un contingentement des flux routiers transalpins permettant, après la mise en service de la liaison nouvelle et malgré la croissance attendue des échanges, de modérer les trafics aux passages routiers franco-italiens dans le but de favoriser l'usage du mode ferroviaire, plus respectueux de l'environnement.

Les Parties engageront par ailleurs une discussion avec les autres pays alpins et la Commission européenne, en vue d'éviter que les niveaux de tarification ferroviaire retenus dans chaque État ne génèrent une concurrence entre itinéraires collectivement néfaste à chacun des grands projets alternatifs transalpins.

Le dirigeant de TELT déclarait à la presse en janvier 2015 :

*« Dans ce contexte de réflexion nationale autour de ces ouvrages, ce n'est pas le maillon du Lyon-Turin qui serait prioritaire, alors que d'autres, plus importants, sont à revoir. Si nous considérons encore comme utile la construction d'une ligne à grande vitesse à cet endroit, nous aurions tout faux. Aujourd'hui, l'argument initial ne permet plus la justification du projet. »*

*« L'argument qui consistait à dire que le tunnel existant allait être saturé n'a plus lieu d'être. Nous sommes passés d'une époque de grande croissance continue à une conjoncture économique difficile. Sur l'arc alpin franco-italien, les flux se sont stabilisés. Et sur la zone des Alpes du Nord, les activités sont en diminution. »*

Du côté italien, dans un rapport de l'Observatoire de l'axe Lyon-Turin de la Présidence du Conseil des Ministres daté du 10 novembre 2017 on peut lire : « Il n'y a aucun doute, en effet, que nombre de prévisions faites il y a presque 10 ans, en toute bonne foi, s'appuyant aussi sur des prévisions officielles de l'Union Européenne, ont été démenties par les faits ... » « Le scénario actuel est donc très différent de celui pris en compte au moment des décisions ... »

Non c'è dubbio, infatti, che molte previsioni fatte quasi 10 anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea, siano state smentite dai fatti, soprattutto per effetto della grave crisi economica di questi anni, che ha portato anche a nuovi obiettivi per la società, nei trasporti declinabili nel perseguimento di sicurezza, qualità, efficienza.

Lo scenario attuale è, quindi, molto diverso da quello in cui sono state prese a suo tempo le decisioni e nessuna persona di buon senso ed in buona fede può stupirsi di ciò. Occorre quindi



**Presidenza del Consiglio dei Ministri**  
OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE

ADEGUAMENTO DELL'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE  
**VERIFICA DEL MODELLO DI ESERCIZIO  
PER LA TRATTA NAZIONALE LATO ITALIA  
FASE 1 -2030**

10 novembre 2017

Finallement, les promoteurs de ce projet ne font que reconnaître que les conclusions des différentes administrations françaises, depuis vingt ans, étaient fondées :

- **En 1998**, le Conseil Général des Ponts et Chaussées analysait le projet en détail et annonçait à la page 52 de son rapport sous la plume de Christian Brossier : « *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 »* ».
- **En 2003**, un rapport conjoint du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances n'était pas plus favorable en indiquant : « *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.* »
- **Le 21 juin 2006**, un nouveau rapport conjoint du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances sur le report modal et l'autoroute ferroviaire alpine, dressait un constat plus que réservé en relevant les erreurs de prévisions sur les quatre premières années d'exploitation.
- **En 2009**, la Cour des Comptes, sous la présidence de Monsieur Philippe Séguin, publie un rapport sur « *L'AFITF : une agence de financement, aux ambitions limitées, privée de ses moyens, désormais inutile* » dans lequel sont pointées les réserves sur les risques financiers que présentent les grands projets d'infrastructures tels que le Lyon-Turin.
- **Depuis 2012**, la Cour des Comptes, sous la présidence de Monsieur Didier Migaud, n'a pas cessé de démontrer les impasses du projet Lyon-Turin.
- **Le 1<sup>er</sup> février 2018**, le Conseil d'Orientation pour les Infrastructures, présidé par Monsieur Philippe Duron, écrira à propos des accès français du projet (le Conseil ne

s'est pas prononcé sur la partie transfrontalière) : « *Il considère que la démonstration n'a pas été faite de l'urgence d'engager ces aménagements dont les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables.* » puis « *A contrario, le Conseil considère au regard des éléments qu'il a eu à disposition qu'il est judicieux de moderniser dans un cadre progressif le tronçon Dijon-Ambérieu-Chambéry-Montméliant-Saint-Jean-de-Maurienne de la ligne existante Dijon-Modane...* ».

Il est aujourd'hui reconnu que la ligne ferroviaire existante entre la France et l'Italie n'est pas exploitée à la hauteur des capacités annoncées, qu'elle est loin d'être saturée et les experts ferroviaires reconnaissent qu'elle n'est pas non plus obsolète, compte tenu des lourds travaux de modernisation et d'amélioration qui y ont été réalisés pendant plus de dix ans.

Il est reconnu, y compris par la Directrice Générale de SNCF Fret, qu'il est possible d'y faire circuler des trains d'intermodalité en nombre, permettant d'y reporter, sans investissement important, près de 50% des poids lourds circulant dans les Alpes sur les deux itinéraires routiers franco-italiens.

Ainsi, l'article premier de l'accord du 29 janvier 2001 prévoyant la mise en service de la partie commune du projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, « *à la date de saturation des ouvrages existants* » ne se trouve méconnu, ni par la pause décidée par le gouvernement français, ni par l'accord de gouvernement italien.

Enfin, il n'existe aucune clause de pénalité à notre connaissance, dans les traités entre la France et l'Italie pour ce projet de nouvelle ligne ferroviaire. Le « règlement des différends » est régi par le recours à un tribunal arbitral selon les dispositions de l'article 12 de l'accord du 29 janvier 2012 précisées à l'article 27 de l'accord du 30 janvier 2012.

Les remboursements qui pourraient être exigés de l'Union Européenne, ne peuvent viser que des actions qui n'auraient pas été menées à leur terme selon l'article 12 du RÈGLEMENT (UE) N° 1316/2013 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 11 décembre 2013 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&from=IT>

#### Article 12

##### *Annulation, réduction, suspension et cessation de la subvention*

1. Sauf dans des cas dûment justifiés, la Commission annule le concours financier accordé pour des études qui n'ont pas démarré dans l'année qui suit la date de commencement fixée dans les conditions régissant l'octroi du concours, ou dans les deux ans qui suivent cette date pour toutes les autres actions susceptibles de recevoir un concours financier au titre du présent règlement.
2. La Commission peut suspendre, réduire, récupérer ou mettre un terme au concours financier conformément aux conditions fixées dans le règlement (UE, Euratom) no 966/2012 ou à la suite d'une évaluation de l'avancement du projet, notamment en cas de retards importants dans la mise en œuvre de l'action.
3. La Commission peut demander le remboursement intégral ou partiel du concours financier accordé si, dans les deux ans qui suivent la date d'achèvement de l'action fixée dans les conditions régissant l'octroi du concours, la mise en œuvre de l'action bénéficiant de ce concours financier n'a pas été achevée.
4. Avant que la Commission ne prenne l'une des décisions prévues aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, elle procède à un examen complet du dossier en coordination avec les organismes visés respectivement à l'article 6, paragraphe 3, et consulte les bénéficiaires concernés afin qu'ils puissent présenter leurs observations dans un délai raisonnable. Après l'évaluation à mi-parcours, la Commission communique au

Parlement européen et au Conseil l'ensemble des décisions prises lors de l'adoption annuelle des programmes de travail prévue à l'article 17.

Ainsi, il y a un risque de perte d'une partie de la subvention qui n'aurait pas été utilisée au nom du principe rappelé par la Commissaire aux transports « Or you use it, or you loose it ».

Ce fut déjà le cas suite à la Décision C(2013) 1376 du 5 mars 2013 au terme de laquelle **le projet a déjà perdu 276 517 850 euros** sur les 671 800 000 euros qui lui avait été accordé par la Décision C(2008) 7733 du 5 décembre 2008.

Sauf à ce que TELT soit dans une situation dans laquelle un grand nombre d'actions seraient lancées sans être terminées et que des fonds européens soient déjà versés, le risque financier d'une pause ou suspension des opérations ne peut qu'être limité et ne peut en tout état de cause « coûter aussi cher que construire le tunnel » comme on peut l'entendre ici ou là.

Forts de ces constats ; il doit être considéré que l'investissement dans ce projet dans les conditions actuelles n'aurait pour effet que de détériorer la situation financière des États sans chance de pouvoir trouver dans l'exploitation des ressources pour en amoindrir les effets. L'exploitation d'une infrastructure ferroviaire surdimensionnée et dont le coût au kilomètre est largement supérieur à celui qui peut être équilibré par une exploitation ferroviaire, ne peut que conduire à la création de dettes d'exploitation massive dans le futur.

La conclusion du Conseil d'Orientation pour les Infrastructures et sa recommandation d'utiliser les voies ferroviaires existantes doivent être suivies, et ses conclusions doivent être étendues au projet de tunnel de base (non traité par le C.O.I), pour les mêmes raisons.

L'Office Fédéral des Transports (OFT) en Suisse rapporte dans son rapport sur le « Transfert du trafic » de novembre 2017 que les économies générées par un tunnel de base sont bien moindre que celles prétendues par les promoteurs. Elles ne sont que de 15 à 20% en exploitation directe (énergie, matériel, personnel) et hors amortissement :

#### **Économies de ressources : locomotives et conducteurs de véhicules moteurs**

La mise en service du TBG a permis d'optimiser de manière significative l'utilisation des locomotives par le seul fait que les trains ne requièrent plus de deuxième locomotive entre Erstfeld et Bellinzone ni de locomotives de pousse entre Erstfeld et Göschenen. Les trains qui empruntent l'antenne de Luino ne requièrent plus qu'une seule locomotive dans les deux sens sur tout l'itinéraire suisse. Sur l'antenne de Chiasso, les trains doivent encore être acheminés avec deux locomotives afin de maîtriser les pentes entre Bellinzone et Chiasso. Conséquence directe des économies de locomotives : l'économie de conducteurs de véhicules moteurs. Les ETF voient d'un œil positif l'évolution en termes de ressources. Du fait des besoins moindres de locomotives, elles tablent sur **une diminution des heures de service des conducteurs d'environ 10 à 15 % sur les transports via Chiasso et d'environ 15 à 20 % sur les itinéraires via Luino**. Les économies potentielles ne suffisent toutefois pas – en lien avec les dispositions sur le temps de travail – à mettre en œuvre de tout nouveaux plans de service pour les conducteurs de véhicules moteurs.

La mise en œuvre complète de ces économies se heurte à l'offre asymétrique de sillons due à des chantiers et des déviations. Les transports via Luino ne permettent que de faibles économies en raison de la fermeture du tronçon au cours du deuxième semestre 2017 et les fortes disparités qui en résultent.

#### **Consommation d'énergie**

Les économies en matière de locomotives sur la section Erstfeld – Bellinzone et l'évitement des pentes de la ligne de faite du Saint-Gothard entraînent une légère baisse de la consommation d'énergie. Certaines entreprises calculent **une économie d'énergie moyenne de 15 à 20 %** sur les sections suisses de l'axe du Saint-Gothard.

Nous tenions par cette note détaillée à vous faire part de notre analyse, sur ce projet risqué et dispendieux sur la base des constats et de la documentation, loin d'approches idéologiques ou dogmatiques.