

# LYON-TURIN

- 1/ Utiliser l'existant maintenant
- 2/ S'opposer à la gabegie de l'argent public
- 3/ S'opposer à de nouvelles taxes pour financer un gouffre financier
- 4/ Qui peut défendre un projet dont chaque kilomètre coûte 150 millions d'€ ?

# La voie ferrée existante entre Lyon et Turin permet :

- Relier Paris Milan en 5h30 aujourd'hui, pour le faire **en 4 heures** il faut dépenser **plus de 26 milliards** dans le projet Lyon Turin.
  - Sources: Lyon Turin ferroviaire (LTF)– Direction du Trésor –Cour des Comptes
- Sortir aujourd'hui 1 million de camions des routes dans les Alpes avec 100 trains par jour de report modal (remorques ou conteneurs sur des wagons).  
28 remorques sur un train X 100 trains X 350 jours = 980.000 PL de moins sur la route entre la France et l'Italie sans dépenser 26 milliards d'€

Depuis 2002, la voie ferrée existante a été rénovée, modernisée, mise en sécurité et au gabarit européen GB1 Sources RFF – SNCF Réseau - LTF – Administrations

Si la montagne était l'obstacle au développement du fret ferroviaire on verrait partout en France une activité florissante, IL N'Y EN A NULLE PART !

## La capacité et la sécurité existent entre Lyon et Turin :

- La capacité de 120 trains de fret/jour est confirmée dans les documents d'enquête publique et par les administrations centrales
  - Sources: Réseau Ferré de France – Conseil Général des Ponts et Chaussées – Cour des Comptes
- Dans les années 80 il circulait 120 trains de fret par jour plus les trains de voyageurs, sur une voie unique et sans informatique. **Il ne circule plus aujourd'hui que 20 trains de fret par jour et 6 trains de voyageurs.**
  - Sources Tunnel Euralpin Lyon-Turin TELT – Conseil Général des Ponts et Chaussées – Inspection Générale des Finances.
- Les voies et tunnels existants sont en sécurité avec les travaux effectués pendant dix ans. Sources RFF déclaration de travaux – Presse

**RIEN NE PEUT JUSTIFIER qu'après avoir dépensé 1 milliard d'euros pour rénover la voie existante entre Lyon et Turin, on y fasse circuler 6 fois moins de trains que dans les années 80!**

# LYON-TURIN

**Utilisons les voies ferrées existantes  
rénovées et modernisées, comme l'ont fait  
les Suisses et les Autrichiens.**

**La saturation de la voie ferrée existante est  
préalable à une dépense de 10, 20 ou 30  
milliards d'euros.**

**Les opposants ?**

**Parlons-en !**

# Depuis 20 ans LES ADMINISTRATIONS CENTRALES CONTESTENT LE PROJET:

- 1998: Conseil Général des Ponts et Chaussées,
- 2003/2006: Inspection Générale des Finances et Conseil Général des Ponts et Chaussées,
- Depuis 2009: Cour des Comptes

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



Le Premier président

Paris, le - 1 AOÛT 2012

64174

Monsieur Jean-Marc AYRAULT  
Premier ministre

Objet : rétiré sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

À la suite du contrôle du projet de liaison Lyon-Turin ferroviaire (LTF), la Cour des comptes a souligné, en application de l'article R. 135-1 du code des juridictions financières, porter à votre connaissance les observations ci-après développées.

## 1. Un projet très ambitieux

Le projet de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin s'inscrit dans l'axe prioritaire n° 6 du réseau trans-européen des transports. Confié à la société Lyon-Turin ferroviaire, il est concurrencé par les projets d'investissement les plus coûteux en raison du franchissement des Alpes et des Préalpes françaises.

Le choix technique a été retenu de réaliser un tunnel de base de très grande longueur, alors que sur d'autres tracés, d'autres États (Slovaquie, Hongrie) ont opté, pour des raisons financières, pour une modernisation progressive des lignes existantes.

Il apparaît que d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toutes été complètement explorées de façon approfondie.

11 rue Cadastre - 75005 Paris Cedex 12 - Téléphone : +33 (0)1 42 95 00 00 - Télécopie : +33 (0)1 42 95 00 00

## PRESENTATION

L'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public de l'Etat créé à la suite d'une décision du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003. Elle est chargée d'apporter la part de l'Etat dans le financement des opérations d'infrastructures de transport, à partir des dividendes versés par les sociétés publiques d'autoroutes, de certaines taxes ou redevances, d'éventuels concours budgétaires et d'un recours à l'emprunt.

Le champ d'intervention de l'AFITF s'est rapidement accru au point qu'elle en est venue à financer l'ensemble des interventions de l'Etat dans les infrastructures de transport, non seulement ferroviaires, fluviales, maritimes et portuaires, mais aussi dans les transports collectifs urbains et les investissements routiers (en particulier, à partir de 2006, les investissements prévus dans les contrats de projet Etat-Régions). C'est ainsi, par exemple, qu'il n'y a plus, désormais, aucun crédit budgétaire directement affecté aux investissements routiers dans le programme « infrastructures et services de transport » de la loi de finances.

Cour des comptes



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

Rapport public thématique

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSEES



La politique  
française  
des transports  
terrestres  
dans les Alpes

Rapport établi par  
**Christian BROSSIER**  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées  
Président de la 4<sup>ème</sup> section du CGPC  
Président du Comité des Directeurs Transports  
**Jean-Désiré BLANCHET**  
Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées  
**Michel GÉRARD**  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées

La documentation Française



Inspection générale  
des Finances  
N° 2002-M-026-01

## RAPPORT D'AUDIT

SUR  
LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Établi par  
Primo NOYRA  
Ingénieur des Ponts et Chaussées, chef de mission à la Direction de la Prévision  
Jean-Benoît CHATELUT  
Ingénieur des Ponts et Chaussées  
Jean-Philippe de SAINT-MARTIN  
Ingénieur des Ponts et Chaussées  
Julien SENEZE  
Ingénieur des Ponts et Chaussées  
Jean-Désiré BLANCHET  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées  
Jacques DREHSELIN  
Chargé de mission en Conseil général des Ponts et Chaussées  
Pierre MONAUDER  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées  
Jean-Marc SOULINIER  
Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées  
Gilles PELINE  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées  
Lionel QUELIN  
Ingénieur des Ponts et Chaussées

Sous la supervision de

Hervé GILLAUME  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées  
Noël de SAINT-PULGENT  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées  
Christophe FENOY  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées  
Claude GIBERT  
Président de la 4<sup>ème</sup> section du Conseil général des Ponts et Chaussées  
Bernard MEIGLIANI  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées

- FEVRIER 2003 -



Inspection générale  
des Finances  
N° 2006-M-009-01

Conseil général  
des Ponts et Chaussées  
N° 2005-0449-01

## RAPPORT D'ENQUETE

SUR

L'ÉVALUATION DE L'AUTOROUTE  
FERROVIAIRE ALPINE

Établi par

Noël de SAINT-PULGENT  
Ingénieur général  
des Ponts et Chaussées  
Jacques PELLEGRIN  
Ingénieur en chef  
des Ponts et Chaussées

- MAI 2006 -

# 1er février 2018 le Conseil d'Orientation pour les Infrastructures écrit:

Au-delà, le Conseil observe que s'agissant des voies d'accès au tunnel du Lyon-Turin les nouvelles infrastructures projetées entre Grenay et Saint-Jean-de-Maurienne dans ce cadre visent à améliorer pour le transport de voyageurs la qualité des services ferroviaires vers Chambéry, Grenoble, Annecy ou encore Aix-les-Bains et, en matière de fret, à accroître la capacité d'emport de la voie, le besoin ici étant fonction du développement du trafic fret notamment entre la France et l'Italie. 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. La réalisation de ces travaux ne peut notamment aujourd'hui s'envisager que dans le cadre d'une chronologie ajustée à l'augmentation réelle du trafic de fret de la liaison Lyon-Turin. Il conviendra d'analyser le moment venu avec précision les accroissements de trafics et d'affiner les modélisations pour déclencher ces investissements dès lors que les anticipations permettront de considérer qu'ils deviennent effectivement justifiés. 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.

## MOBILITÉS DU QUOTIDIEN :

Répondre aux urgences et préparer l'avenir

Rapport établi par

Bruno Cavagné, Jean-Michel Charpin, Gérard Cornu, Michel Dagbert, Karima Delli, Philippe Duron, François Durovray, Nicolas Forray, Hervé Maurey, Louis Nègre, Michel Neugnot, Matthieu Orphelin, François Philizot, Barbara Pompili, Pierre-Alain Roche et Benoit Simian

sous la présidence de Philippe Duron

Rapporteurs : Mélanie Mégraud et Dominique Ritz

Rapporteur général : Pierre-Alain Roche

# 2017 : Opposition ou suspension : 53,95 %

## II – Résultats métropole et outre-mer actuels (24 avril à 19h00)

Candidats *	Voix		
	Nombre	% des inscrits	% des exprimés
M. Nicolas DUPONT-AIGNAN	1 695 186	3,56	4,70
Mme Marine LE PEN	7 679 493	16,14	21,30
M. Emmanuel MACRON	8 657 326	18,19	24,01
M. Benoît HAMON	2 291 565	4,82	6,36
Mme Nathalie ARTHAUD	232 428	0,49	0,64
M. Philippe POUTOU	394 582	0,83	1,09
M. Jacques CHEMINADE	65 598	0,14	0,18
M. Jean LASSALLE	435 365	0,91	1,21
M. Jean-Luc MÉLENCHON	7 060 885	14,84	19,58
M. François ASSELINEAU	332 588	0,70	0,92
M. François FILLON	7 213 797	15,16	20,01
<b>Total</b>	<b>36 058 813</b>	<b>75,78</b>	<b>100,00%</b>

Aucune unanimité pour le projet Lyon-Turin

# LYON-TURIN

**L'opposition est large et constructive;  
elle propose des solutions concrètes.**

**Le projet ne subsiste que grâce aux  
petits arrangements, aux omissions, aux  
compromissions et aux mensonges !**

**Les engagements ?  
Parlons-en !**

**Respecter les traités  
c'est tout arrêter.**

## Les traités fixent les engagements:

- Mise en service du projet à la saturation de l'existant, (article 1<sup>er</sup> accord du 29 janvier 2001) : L'existant n'est pas saturé.
- Construire ou faire construire la partie commune du projet (article 1<sup>er</sup> accord du 29 janvier 2001) : La partie commune est bien plus importante que le seul tunnel transfrontalier.
- La partie commune c'est : 33 km de tunnel double tube en France, le tunnel transfrontalier 19 km de tunnel double tube en Italie, (article 4 accord du 30 janvier 2012) : La France s'est engagée à construire 33k de tunnel à double tube en CONTREPARTIE du surfinancement de l'Italie.
- L'Italie accepte de financer 57,9 % du tunnel de base et la France ne paie que 42,1 % (article 18 accord du 30 janvier 2012) : Si la France ne fournit pas la contrepartie, les contribuables italiens peuvent refuser.
- La disponibilité du financement est un préalable au lancement des travaux définitifs (article 16 accord du 30 janvier 2012) : Ni la France ni l'Italie ne présentent des financements disponibles ... et l'Europe encore moins.

L'engagement de la France d'un 2<sup>ème</sup> tube de 33 km n'a même pas été présenté à une enquête publique !

**Des pénalités ?**  
**Des remboursements ?**  
**Parlons-en !**

**Le traité n'en prévoit pas,**  
**Seul un tribunal arbitral est prévu**

**Article 27 accord du 30 janvier 2012**

## Qui peut demander des pénalités ?

- **La France ? Elle est incapable de produire son financement et d'assumer la contrepartie promise à l'Italie** (engagement de 33 kilomètres de tunnel à double tube à sa charge).
- **L'Italie ? Elle a débuté le chantier avec 10 ans de retard et ne dispose pas non plus d'un financement disponible.**
- **L'Europe ? Les travaux qui ont été engagés sont qualifiés d'études et reconnaissances par l'Europe elle-même.** Elle ne peut donc pas réclamer des remboursements pour des études qui ne sont pas concluantes !
- **L'Europe ?** L'article 17 du RÈGLEMENT (UE) No 1316/2013 du Parlement Européen et du Conseil du 11 décembre 2013 précise : « **La décision de mettre en œuvre ces projets relève de la compétence des États membres et dépend des capacités de financement public ainsi que de leur viabilité socio-économique**, conformément à l'article 7 du règlement (UE) no 1315/2013. »
- **L'Europe ? Elle rejette les budgets italiens et voudrait contraindre l'Italie et la France à un gouffre financier alors que les traités ne sont pas respectés.**

**Ni l'Europe, ni la France et ni l'Italie, ne peuvent exiger remboursement ou pénalités pour des actions réalisées.**

*article 12 du RÈGLEMENT (UE) No 1316/2013*