

# La Pause – L'occasion de s'interroger en toute objectivité

Le Président de la République a déclaré devant la conférence des territoires : « **On ne peut pas promettre des aéroports et lignes de TGV à la France entière. La loi associera à chaque projet son financement.** » c'est le sens de la décision du Conseil d'État dans le dossier Poitiers-Limoges et du Code des transports à l'article R.1511-4.



Emmanuel Macron  
@EmmanuelMacron

Suivre

On ne peut pas promettre des aéroports et lignes de TGV à la France entière. La loi associera à chaque projet son financement.

15:58 - 17 juil. 2017

493 Retweets 1 437 J'aime

119 493 1.4k

Article R1511-4 , [Décret n°2014-530 du 22 mai 2014 - art.](#)

L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte :

- 1° Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ;
- 2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ;
- 3° Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu ;
- 4° Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ainsi que sur leurs conditions d'exploitation.

Ce que dit l'Europe est identique:

## 36. Critères d'évaluation ex-ante des projets

- Introduire des critères d'évaluation ex-ante garantissant que les projets d'infrastructures créent bien la valeur ajoutée européenne attendue, ou respectent le principe du «service rendu» et génèrent des revenus suffisants;

## Faces aux prévisions de circulation et de saturation établies pour justifier ce projet

Nous rappelons que le bilan des résultats économiques et sociaux de l'autoroute de Maurienne, publié avec 11 ans de retard, démontre que la fréquentation poids lourds entre France et Italie est du **quart de celle** annoncée avec de lourdes pertes d'exploitation payées par les contribuables.

Nous rappelons que les comptages routiers aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc montrent que le nombre de Poids Lourds est inférieur à celui de 1990 ; nous montrons que toutes les prévisions faites depuis 20 années pour justifier le projet sont fausses.

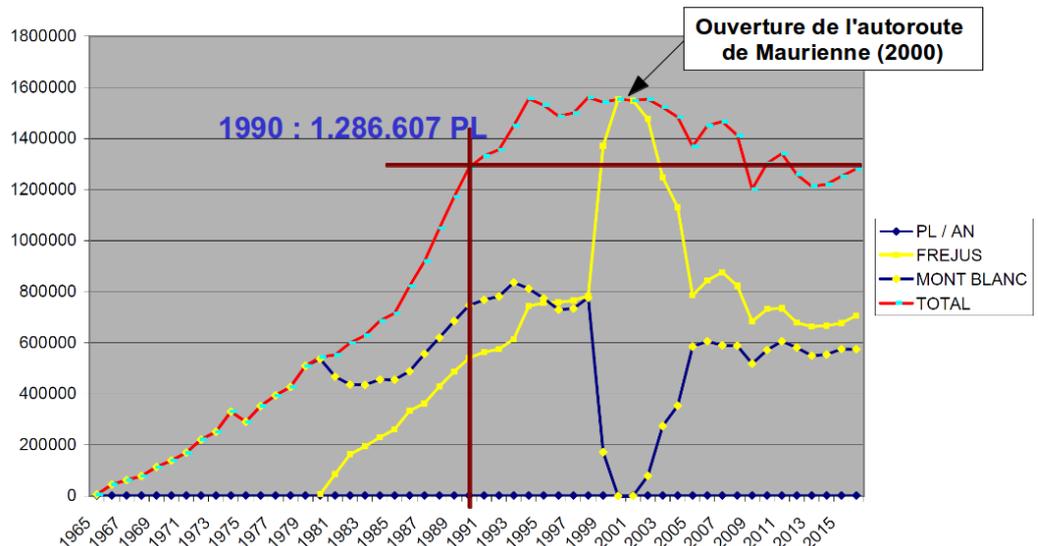
Nous rappelons les déclarations publiques du président de TELT : « *Dans ce contexte de réflexion nationale autour de ces ouvrages, ce n'est pas le maillon du Lyon-Turin qui serait prioritaire, alors que d'autres, plus importants, sont à revoir. Si nous considérons encore comme utile la construction 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* » et encore « *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.* »

## Face à des affirmations de croissance induite par de nouvelles infrastructures plus performantes

Nous rappelons que le trafic de marchandises entre la France et l'Italie n'a pas augmenté malgré la mise en service, en 2000, de la nouvelle autoroute en Maurienne ; ce constat démontre que **l'infrastructure n'a pas créé de croissance de trafic de marchandises puisque dans le même temps le fret ferroviaire diminuait également.**

Nous rappelons que c'est l'ensemble des échanges de fret (route + fer) **qui a diminué depuis 1994**, sans influence de la mise en service de l'autoroute sur les échanges

Evolution du nombre de camions au Mont-Blanc et au Fréjus de 1965 à 2016  
Source tunnelmb.net et sitaf.it



Nous rappelons la liquidation judiciaire de TP Ferro bénéficiaire d'une subvention publique de 58% pour la section Perpignan Figueras avec des fréquentations effectives de 15% de la prévision pour les voyageurs et 8% pour les marchandises et l'intermodalité; alors qu'il circule 3 fois plus de poids lourds et que les populations rapprochées sont double et le kilomètre de voie est 6 fois moins cher que le projet Lyon-Turin.

Nous rappelons la faillite de TP Ferro et de l'aéroport de Ciudad Real, le bilan négatif de l'autoroute Pau-Langon, le désert de la gare TGV de Péronne en Picardie ou encore de nombreuses lignes TGV en Espagne.

## Face à des allégations sur l'emploi pendant la construction du tunnel.

Nous rappelons la création immédiate de 400 emplois pérennes pour mettre en œuvre le report modal immédiat au départ d'Ambérieu avec les infrastructures existantes et du matériel roulant (ferroviaire et routier) existant et disponible;

Nous rappelons que le recours au travail détaché (directive 96/71/CE) est prévu par l'accord franco-italien et qu'il est effectif sur le chantier.

## Face à l'affirmation écologique.

Nous rappelons que les études démontrent le drainage des nappes souterraines, de l'hydrologie de surface et le tarissement des sources à raison de centaines de millions de m<sup>3</sup> chaque année, et pour le seul tunnel transfrontalier, l'équivalent de la consommation d'une ville d'un million d'habitants.

Nous rappelons la perte de centaines d'hectares de terres agricoles par les emprises foncières des voies et par les millions de mètres cube de déblais; soit l'équivalent de 19 pyramides de Kheops pour la totalité du projet.

## Face à l'affirmation de réduction de la pollution routière avec la nouvelle ligne.

Nous demandons la réduction de la pollution dès à présent. Attendre l'ouverture d'une deuxième voie ferrée c'est accepter la pollution des camions dans les vallées de l'Arve et de la Maurienne pendant au moins 15 ans de plus alors qu'il est possible de la traiter avec la ligne actuelle.

## Face à l'affirmation de caractéristiques rédhibitoires de la ligne ferroviaire existante entre Lyon et Turin.

Nous rappelons l'utilisation de lignes ferroviaires identiques voire plus difficiles par nos voisins Suisses et Autrichiens avec des résultats incontestables. Le tunnel du Brenner culmine à 1375m et a vu passer jusqu'à 14,4 millions de tonnes de marchandises par an (en 2010), le tunnel du Gotthard culmine à 1170m et a vu passer jusqu'à 16,8 millions de tonnes de marchandise par an (2000 et plus de 15 Mt les autres années), alors que ne circulent que 3,2 à 3,5 millions de tonnes de marchandise par an à Modane sur la voie rénovée utilisée à moins de 20 % de sa capacité.

Trafic marchandises total à travers les Alpes (interne+import+export+transit)

Marchandises Alpes par rail via à Vienne	2000						2010						2013						2014											
	Route		Route+ Rail t(mio)	Total t(mio)	Rail			Route		Route+ Rail t(mio)	Total t(mio)	Rail			Route		Route+ Rail t(mio)	Total t(mio)	Rail			Route		Route+ Rail t(mio)	Total t(mio)	Rail				
	PLM 1000	t(mio)			WACC	TCNA	AR	PLM 1000	t(mio)			WACC	TCNA	AR	PLM 1000	t(mio)			WACC	TCNA	AR	PLM 1000	t(mio)			WACC	TCNA	AR		
France	1061	13.7	14.5	0.8	0.8	0.0	1338	17.8	18.0	0.2	0.2	0.0	1295	17.3	17.7	0.5	0.5	0.0	1319	17.6	18.0	0.4	0.3	0.1						
Ventimiglia							52	0.5	0.6				52	0.5	0.6				56	0.6	0.6									
Mont-Cenis			8.6	8.6	5.0	3.6			3.0	3.0	1.8	0.7	0.5			3.2	3.2	2.0	0.6	0.6				3.3	3.3	2.1	0.6	0.6		
Fréjus	1527	25.2	25.2				732	11.0	11.0				663	10.0	10.0				667	10.0	10.0									
Mont-Blanc			0.0				572	8.7	8.7				549	8.3	8.3				554	8.4	8.4									
Suisse																														
Grand-St-Bernard	52	0.4	0.4				48	0.7	0.7				48	0.6	0.6				46	0.6	0.6									
Simplex	27	0.1	3.8	3.8	0.7	3.6	78	0.9	10.6	9.6	2.6	5.4	1.6	78	1.0	11.1	10.1	2.3	6.1	1.7	77	0.8	11.3	10.5	1.9	6.9	1.7			
Gotthard	1187	7.6	24.4	16.8	8.9	8.9	928	10.6	25.0	14.4	4.7	9.5	0.2	766	9.3	24.4	15.0	4.6	10.2	0.2	758	9.2	25.0	15.7	5.6	10.0	0.2			
San Bernardino	138	0.8	0.8				182	2.2	2.2				156	1.9	1.9				151	1.8	1.8									
Autriche																														
Brenner	93	1.2	1.2				97	1.2	1.2	14.4	8	6.2	5.4	90	1.0	1.0				97	1.1	1.1								
Total	1560	26.4	34.1	8.7	2.8	3.3	1850	27.6	41.5	14.4	8	6.2	5.4	1936	29.0	40.7	11.7	2.2	6.4	3.1	2014	30.2	42.2	11.9	2.1	6.5	3.4			

Nous rappelons le constat vérifiable de l'activité fret à Modane dans les années 80 avec une voie unique en Italie, une informatique balbutiante, des remplacements de motrices pour chaque passage de frontière, des contrôles douaniers. Il circulait alors, chaque jour, entre la France et l'Italie 120 trains de fret. Il n'en circule plus que 20 par jour aujourd'hui sur une ligne entièrement rénovée et mise au gabarit GB1 depuis 2012 permettant de faire passer les camions de 4m de hauteur (hauteur maximum autorisée en Europe directive 96/53/CE)

Nous rappelons que les solutions de transport des marchandises adoptées par les autres pays de l'arc alpin sur les lignes existantes, sont utilisables à partir des gares de triage inutilisées comme plate-formes de chargement près des grands centres économiques, tel Ambérieu-en-Bugey conformément à la recommandation du Conseil Général des Ponts et Chaussées depuis 1998.

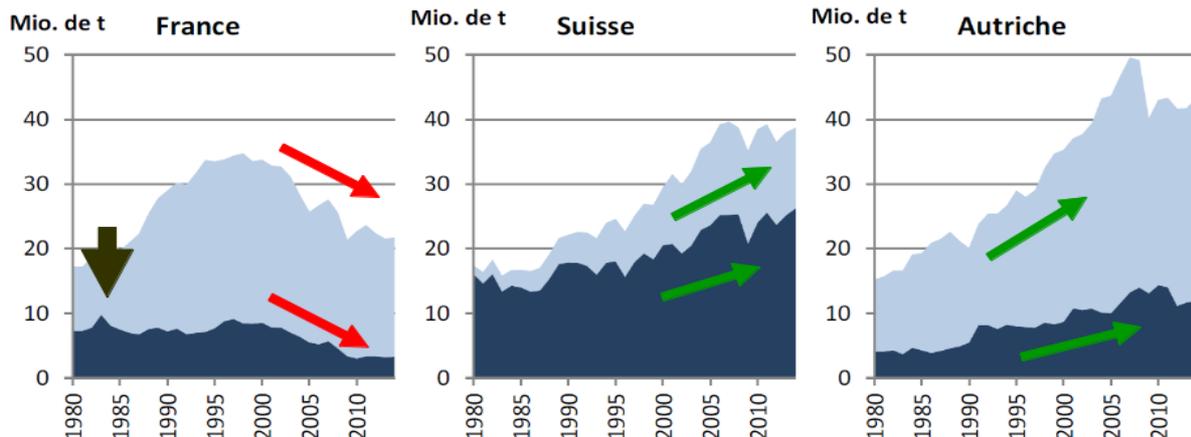
## Face à une comparaison simpliste avec les nouvelles infrastructures de la Suisse et de l'Autriche avec l'Italie.

Nous rappelons que les logiques d'évolution du trafic de marchandises sont totalement différentes :

- Sur l'axe Nord-Sud, le trafic de marchandises suit l'évolution du PIB et des importations arrivant dans les ports au nord et au sud de l'Europe.
- A l'inverse, les échanges Est-Ouest entre la France et l'Italie par les Alpes du nord suivent la baisse de la production industrielle depuis 1994 sur la route comme sur le rail. (Fermeture d'usines Fiat à Turin, et des activités sidérurgiques en France).

### Trafic marchandises à travers les Alpes 1980-2014

Mont-Cenis / Fréjus – Brenner (arc Alpin A) Millions de tonnes nettes-nettes/an



## À l'affirmation d'une rentabilité économique du projet Lyon-Turin.

Nous rappelons qu'elle a été calculée par l'un des membres du conseil d'administration de TELT, Monsieur Oliviero Baccelli.

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

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 Mannozzi, Directeur central administration, budget et fiscalité des FS.

Ces affirmations sont contredites par le Conseil Général des Ponts et Chaussées dès 1998, par l'Inspection Générale des Finances en 2003, par la Cour des Comptes en 2009, 2012, 2014.

La Cour des Comptes a par exemple affirmé dans le 1<sup>er</sup> août 2012 « la valeur actualisée nette économique est négative dans tous les scénarios envisagés »

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.

La Cour des Comptes affirme également la **nécessité d'expertises indépendantes** notamment dans son rapport du 23 octobre 2014, Les Liaisons à Grande Vitesse →

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 tuteur 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 JGV 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.

Nous rappelons l'absence de présentation des modalités de financement lors des enquêtes publiques, alors que le Conseil d'État a jugé le défaut de présentation de ces modalités comme une faute entachant l'enquête de déclaration d'utilité publique et sa conclusion. (Décision du 15 avril 2016)

Nous rappelons les déclarations de la vice-présidente de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAFER) : « Ce qui est prévu, c'est une augmentation pour les entreprises ferroviaires de marchandises de 6,7% de péages » pour conclure « Le risque est que cette augmentation ne soit pas soutenable par les entreprises, et qu'il y ait un report vers la route ».

## À l'affirmation de la nécessité d'une deuxième ligne ferroviaire pour répondre aux objectifs de la convention alpine.

Nous rappelons que la capacité de la ligne existante permet d'atteindre aujourd'hui l'exigence de l'Union Européenne pour 2050 et de dépasser les 50 % de marchandises transportées par le rail.

## À l'affirmation qu'une deuxième ligne ferroviaire est nécessaire pour être compétitive avec la route

Nous rappelons que les études de la Direction Générale de la Mobilité (DG Move) de l'Union Européenne **concluent à un coût ferroviaire toujours inférieur au coût routier d'au moins 30%**, avec le réseau ferré existant entre la France et l'Italie par Modane.

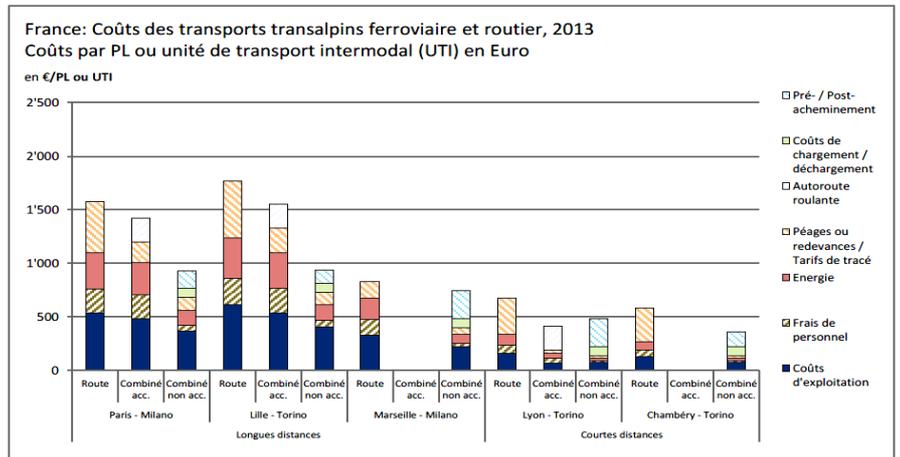


Figure 34: France: Coûts des transports transalpins ferroviaire et routier, 2013

Nous rappelons que les matériels roulants routiers et ferroviaires existants utilisés par les autres pays alpins permettent de transporter un tonnage de marchandises utiles par rame de 20 % à 40 % supérieure avec les plate-formes de chargement proches des grands centres.



Remorque à pinces,  
charge utile 41 %



Conteneur, charge utile  
51 % →  
/ poids de la rame



© Sicom



Chargement remorque à  
pinces



Wagons porte conteneur



**Nous rappelons** l'évidence selon laquelle, malgré **3 fois plus de poids lourds** au Perthus qu'au Fréjus, malgré **deux fois plus de population** connectée entre Lyon et Barcelone qu'entre Lyon et Turin-Milan et malgré un coût de construction au kilomètre **six fois moindre** que celui prévu pour Lyon-Turin, la nouvelle voie ferrée Perpignan-Figueras a été mise en liquidation judiciaire, **la faillite du projet Lyon-Turin est donc inéluctable.**

#### 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<sup>er</sup> 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.

#### 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.

Rapport financier SNCF réseau 30 juin 2016

**Nous rappelons** l'évidence selon laquelle, en sus d'un coût d'investissement exorbitant, les coûts d'exploitation ne pourront pas être équilibrés par les recettes du fait de la faiblesse des circulations. C'est donc une certitude d'un accroissement annuel de la dette publique, ce que personne ne peut souhaiter pour les finances publiques.

**Nous contestons** les affirmations selon lesquelles ce projet permettrait une économie de 40% en exploitation. Cela n'a jamais fait l'objet d'une vérification des paramètres de calcul, à commencer par la **durée d'amortissement** de l'ouvrage : Une ligne de 26 milliards (si le budget est tenu) amortie à 0 % d'intérêt sur **1 siècle**, avec **1 million** de camion par an, coûte **260€ d'amortissement** par camion, avant même de prendre en compte la maintenance et l'exploitation de la ligne.

**À l'affirmation selon laquelle les traités et l'engagement européen interdiraient toute interruption du projet.**

**Nous rappelons** l'obligation de saturation de la ligne existant prévue à l'article 1er de l'accord du 29 janvier 2001 dont le président de TELT reconnaît qu'elle n'existe pas. Les dispositions de l'article 16 et 18 de l'accord du 30 janvier 2012 ne sont pas respectées, le financement n'est pas disponible.

**Nous rappelons** le fait selon lequel le budget de l'Union Européenne n'est pas acquis pour la période postérieure au 31 décembre 2019 notamment du fait du Brexit.

**Nous rappelons** le coût réel des 'études et reconnaissances' plus de **trois fois supérieur aux 371 millions d'euros annoncés en 2002**, et le retrait de 276 millions d'euros décidé par la Commission européenne ( décision C2013 1376 du 5 mars 2013).

**Nous rappelons** que l'évaluation du coût du tunnel de base a été faite par des sous-traitants intéressés à l'opération en violation du traité et des règles générales d'utilisation de l'argent public.

**Nous contestons** les prévisions de trafic concernant l'ensemble du projet pour 26 milliards d'euros au minimum et relevons **qu'il n'existe aucune prévision liée au seul tunnel de base sans ses accès**, ce qui interdit toute évaluation de l'opportunité de l'engagement de l'argent public.

**Nous soulignons** que les travaux d'études et de reconnaissance ne seront pas perdus si une saturation de la ligne actuelle était un jour démontrée.

**L'arrêt du projet Lyon-Turin n'hypothèque donc en rien l'avenir**

## Déclarations d'Élisabeth Borne, Ministre chargée des transports

« Je ne trouve pas normal que l'on ait placé les gens devant une alternative en leur disant soit vous gardez votre ligne ferroviaire en état, et elle ne marche pas bien, soit il vous faut une ligne à grande vitesse, je n'accepte pas que l'on présente les choses de façon aussi caricaturale et je pense qu'il va falloir que nos ingénieurs se mettent à réfléchir autrement »

en ajoutant, « **avec 15% de l'investissement on a 50% du gain de temps** ».

Après avoir rappelé que sur la ligne A du RER des trains circulent toutes les 2 minutes avec 2.500 passagers, elle déclare: « Je suis désolée, tant que l'on n'est pas en train de transporter 2.500 voyageurs à deux minutes du train précédent, je ne vois pas pourquoi on me dirait que la ligne est saturée. ».

La voie existante entre Lyon et Turin confirme ce constat: le doublement de la voie entre Saint André le Gaz et Chambéry permet, **pour 5% du montant** du tunnel de base, de diminuer de **15mn le temps de trajet** et de tripler le nombre de trains de voyageurs entre Lyon et Chambéry.