

Note d'analyse sur la caducité de l'accord Franco-Italien du 29 janvier 2001 ratifié en 2002 (Décret n° 2003-1399 du 31 décembre 2003).

L'accord intergouvernemental du 29 janvier 2001 a été ratifié par les Assemblées en France et en Italie en 2002.

Les conditions qui ont prévalu à la ratification de cet accord ne peuvent être ignorées pour l'analyse de sa validité et des obligations réciproques des deux pays.

Il convient avant tout de considérer l'intention des deux États qui est précisée à l'article 2 du Décret n° 2003-1399 du 31 décembre 2003.

*« Convaincus de la nécessité de favoriser un meilleur équilibre entre les différents modes de transports, en particulier dans la zone sensible que constituent les Alpes,
Convaincus que le mode ferroviaire dispose de larges possibilités de développement jusqu'à présent insuffisamment exploitées,
Désireux d'apporter une contribution significative à la mise en œuvre de la Convention alpine signée le 7 novembre 1991 à Salzbourg,
Désireux de mettre en œuvre, pour ce qui concerne le franchissement des Alpes, les objectifs et les orientations inscrits dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises en France et dans le Plan général des transports et de la logistique en Italie, »*

L'abandon de ce traité ne doit donc pas contrevenir à ces intentions. Par voie de conséquence, l'abandon ou la suspension du chantier Lyon Turin ne doit pas non plus remettre en cause ces déclarations.

Rappel de la Situation ayant prévalu à la signature de l'accord du 29 janvier 2001 et sa ratification par les Assemblées.

a) La catastrophe du Mont-Blanc.

Le fait marquant est l'incendie survenu dans le tunnel routier du Mont-Blanc, ayant causé la mort de 39 personnes. Le chargement d'un camion s'est enflammé lors de son passage dans le tunnel et les fumées dégagées ont provoqué le décès des personnes y circulant.

Depuis une stricte réglementation a conduit à la création de systèmes de sécurité dans l'ensemble des tunnels européens.

Cet accident a conduit à la fermeture de 1999 à 2002 du tunnel du Mont-Blanc avec **un report presque total du trafic routier des poids lourds vers la Maurienne**, faisant passer cet itinéraire d'une fréquentation annuelle de 782.000 poids lourds en 1998 à 1.553.252 poids lourds en 2000.

Étant précisé que **l'autoroute de Maurienne n'a été mise en service qu'en 2000** jusqu'au tunnel routier du Fréjus.

La Maurienne a donc vu circuler sur ses routes nationales pendant plus d'une année une moyenne de 4.250 poids lourds par jour (TMJA).

Pendant la même période, [la voie ferroviaire existante](#), passant par le MontCenis transportait une moyenne de 8 millions de tonnes environ selon Alpinfo :

En millions de tonnes

1999		2000		2001		2002	
Total	dont transit						
8,4	2,7	8,6	2,6	7,8	2,3	7,8	2,9

[Le tonnage transporté sur rail a d'ailleurs diminué](#) en comparaison de celui transporté les années précédentes :

En millions de tonnes

1996		1997		1998	
Total	dont transit	Total	dont transit	Total	dont transit
8,8	3,6	9,1	3,4	8,5	2,9

Pour mémoire, [il était transporté jusqu'à 9,8 millions de tonnes nettes](#) sur cette voie en 1983. (source Alpinfo OFT Suisse).

[Éléments et prévisions préalables à la ratification de l'accord du 29 janvier 2001.](#)

Ces éléments et prévisions sont issus du compte rendu de la séance au parlement en date du 13 février 2002. (pièce jointe)

Monsieur Jean-Claude Gaysot, **Ministre de l'équipement, des transports et du logement.**

« 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](#). »

« J'ai demandé à RFF, dès 1997, d'engager un programme de modernisation des lignes ferroviaires existantes, [avec en particulier l'élargissement du gabarit des tunnels actuels](#). »

« La modernisation du réseau ferroviaire existant [a pour objet d'accompagner la croissance du trafic](#), destinée à doubler en vingt ans, et de permettre, à court terme, [à l'horizon 2005-2006, de doubler la capacité d'acheminement des marchandises vers l'Italie par le rail](#). »

Pour mémoire il est rappelé que le tonnage transporté par le rail en [2001 était de 7,8 millions de tonnes](#) alors qu'en [2006 le tonnage transporté par le rail s'élève à 5,2 millions de tonnes](#) (source Alpinfo OFT).

Les travaux ont bien été effectués sur la ligne existante. Sa capacité est aujourd'hui évaluée à environ 20 millions de tonnes, notamment au tunnel du MontCenis. (sources : Rapport COWI ECORYS pour l'EU, Observatoire de la liaison Lyon Turin - Italie, déclaration de Monsieur François LEPINE PDG de LTF juillet 2007).

En 2011, le tonnage transporté sur la ligne est de 3,4 millions de tonnes, étant précisé que les travaux de modernisation ne se sont terminés qu'en 2010 (Rapport annuel de la Cour des Comptes), conduisant probablement à des diminutions de trafic.

« 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'homologation 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+.](#) »

25.350 poids lourds ont été transportés par l'AFA en 2011 (source : rapport annuel de la Cour des Comptes - Réponse de la Ministres de l'Environnement, Site internet Lorry Rail 25.350 camions).

En effet, le service expérimental alpin a transporté près de 26 000 semi-remorques en 2011, soit un taux d'occupation des rames proche de 75 % et une part de marché de l'ordre de 30 % des matières dangereuses empruntant l'itinéraire.

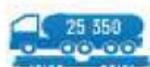
L'AFA en chiffres



4 allers-retours quotidiens 5 jours sur 7



175 km en 3 heures



25 350 citernes et semi-remorques surbaissés transportés en 2011

« Les gouvernements des deux pays [ont arrêté les caractéristiques](#) du projet et décidé sa mise en œuvre [en signant un accord international.](#) »

« ...il avait été prévu que [sa réalisation interviendrait à l'horizon 2015.](#) Mais après avoir travaillé avec nos collègues italiens pour étudier les possibilités d'une réalisation plus rapide, [c'est l'horizon 2012 qui a été retenu.](#) »

En avril 2013, seules trois descenderies galeries de reconnaissance ont été creusées côté français et en Italie 50 mètres ont été creusés à la Maddalena pour le début d'une galerie de reconnaissance.

« L'accord entre les gouvernements français et italien prévoit une première phase de réalisation, comprenant un 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 « descenderies », 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. »

<u>Immobilisations en cours de construction</u>				
E N C O U R S	Territoires	3 963 296	3 939 382	7 902 678
	APS	30 508 395	0	30 508 395
	APR	66 532 236	449 148	66 981 384
	Sondages de substitution aux galeries	7 060 723	0	7 060 723
	Révisions APS/APR	19 260 107	7 441 005	26 701 112
	Descenderie Modane	115 208 758	980 020	116 189 678
	Descenderie St-Martin	196 999 790	1 537 493	198 537 283
	Descenderie La Praz	89 371 651	756 885	90 128 536
	Galerie de la Maddalena	10 322 473	5 207 940	15 620 413
	Sondages géologiques	14 466 728	0	14 466 728
TOTAL IMMOBILISATIONS EN COURS		563 694 157	20 402 773	584 096 930

(Source rapport financier LTF au 31/12/2011)

Environ 800 millions € ont été dépensés à fin 2012 selon LTF, pour les travaux dont 50% sont pris en charge par la communauté Européenne et le solde à parts égales par la France et l'Italie soit 200 millions € pour chacun des pays.

Le montant des immobilisations brutes au bilan de LTF est de **593.934.393 €** au **31 décembre 2011**.

« les procédures ont bien avancé depuis un an, et lors du dernier sommet franco-italien de Périgueux, le 27 novembre 2001, la France et l'Italie ont confirmé l'accélération des procédures liées au projet dont la réalisation devrait être effective dès 2012. »

En avril 2013, seules trois descenderies galeries de reconnaissance ont été creusées côté français, en Italie 50 mètres ont été creusés à la Maddalena pour le début d'une galerie de reconnaissance.

« L'avant-projet sommaire de Chartreuse est attendu dès ce printemps. RFF m'a transmis celui de la ligne grande vitesse Lyon-Sillon alpin 2001. Les discussions se poursuivent afin de boucler rapidement le financement. Je sais pouvoir compter sur l'ensemble des élus alpins – c'est un problème qui les concerne très directement –, qui sont aujourd'hui représentés par M. Michel Destot et par M. Michel Bouvard, pour parvenir à un accord rapide entre l'Etat et les collectivités territoriales. »

Le projet des accès français a été mis à l'Enquête Publique en janvier 2012. Dix ans après, les financements de ces projets ne sont toujours pas acquis, la situation économique actuelle ne permettant pas d'engager les deniers publics.

Un projet largement modifié, sans débat public comme le confirme l'Autorité Environnementale.

« Ce projet, d'un montant évalué à plus de 7 milliards d'euros **a connu de nombreuses évolutions dans sa conception et son tracé depuis 20 ans. Sa forme actuelle n'est arrêtée dans son détail et son phasage que depuis une décision ministérielle du 10 novembre 2011. Cela peut expliquer le caractère parfois inabouti du dossier, et son degré de cohérence interne et de précision souvent inférieur à ce qu'on est en droit d'attendre d'une étude d'impact, surtout pour un projet d'une telle ampleur.** »

« Le débat sur les objectifs, l'opportunité et le périmètre du programme a eu lieu en 1994 sous le régime prévu par la circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, dite « circulaire Bianco ». **L'Ae note que les finalités et certaines modalités pratiques du projet ont significativement évolué depuis ce débat de 1994¹⁸, après l'entrée en vigueur de la loi de 1995 sur le débat public.** »

18 Débat dont les conclusions n'ont été publiées que 10 jours avant la date de publication du décret rendant obligatoire un débat public sous la responsabilité de la commission nationale du débat public (CNDP).

Ae CGEDD – avis délibéré du 7 décembre 2011 sur la liaison ferroviaire Lyon-Turin : itinéraire d'accès au tunnel franco-italien
page 6 sur 28

(Source Autorité Environnementale séance du 7 décembre 2011)

Les dossier soumis par RFF à enquête publique entre janvier et mars 2012 ne vise nullement une ligne à grande vitesse mais une ligne mixte fret voyageur.

Pourtant et malgré ces modifications substantielles rappelées par l'Autorité Environnementale, ni le projet des accès français ni celui du tunnel transfrontalier, n'ont fait l'objet du débat public institué par la Loi n° 2002-276 du 27 février 2002.

Le projet soumis au débat parlementaire n'est pas celui qui est aujourd'hui en cours de définition.

Mme Bernadette Isaac-Sibille,
rapporteuse de la commission des affaires étrangères.

« Ce projet répond à une double nécessité, celle de développer un réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et d'offrir une alternative au trafic de poids lourds dans les Alpes. »

« La future ligne à grande vitesse Lyon-Turin permettra des gains horaires conséquents. Elle sera de nature à répondre à la croissance prévisible du trafic des voyageurs. »

Ces déclarations de la rapporteure démontrent, que le projet ratifié est celui d'une liaison à grande vitesse, unanimement condamnée en France aujourd'hui avec une priorité déclarée pour les réseaux existants.

Les temps de parcours ne se trouveraient améliorés que de 20 % environ, compte tenu des arrêts obligatoires pour envisager un taux de remplissage minimum pour l'exploitation commerciale. Le temps de parcours minimum entre la France et l'Italie sera supérieur aux 3 heures et demi nécessaires pour concurrencer l'aérien.

« Le présent accord, signé le 29 janvier 2001 comme vous venez de le rappeler, monsieur le ministre, est directement issu des conclusions des réflexions de cette conférence intergouvernementale. Il constitue la deuxième étape du projet, une étape elle aussi provisoire puisque cet accord renvoie explicitement à un avenant qui devra être adopté avant 2006 et qui précisera les modalités de réalisation des ouvrages définitifs. »

Cet avenant n'a jamais été adopté comme le démontre la rédaction de l'accord du 30 janvier 2012 qui précise à l'article 1^{er} :

Le présent Accord ne constitue pas l'avenant prévu à l'article 4 de l'Accord entre les Gouvernements français et italien signé à Turin le 29 janvier 2001. En particulier, il n'a pas pour objet de permettre l'engagement des travaux définitifs de la partie commune franco-italienne, qui nécessitera l'approbation d'un nouvel avenant tenant notamment compte de la participation définitive de l'Union européenne au projet.

« il [le projet Lyon-Turin – ndlr] est bien davantage dans la volonté de développer durablement le fret ferriviaire [sic] ainsi que dans la création d'une connexion entre les réseaux d'Europe occidentale, d'Europe centrale et orientale et de la péninsule italienne. »

Pour autant, malgré les lourds investissements effectués sur la ligne existante dont la capacité est au moins de 20 millions de tonnes, le trafic des marchandises sur la ligne entre Lyon et Turin ne cesse de diminuer, passant de 8,5 millions de tonnes en 98 à 3,4 millions de tonnes en 2011 (pour partie en raison des travaux). Le trafic routier a également connu une chute de près de 23 % depuis 1998 passant de 26,3 millions de tonnes à 20,3 millions de tonnes en 2011.

« Globalement, **sur les passages français des Alpes du Nord, les tonnages de marchandises ont été multipliés par quatre depuis 1970** : en 1997, ce trafic s'établissait à 12,7 millions de tonnes au tunnel du Mont-Blanc contre 12,6 au tunnel de Fréjus. »

La rapporteure s'est abstenue de préciser que **le tunnel routier du Fréjus a été mis en service en 1980** alors que celui du Mont-Blanc datait de 1965 !

Pour plus de réalisme il faut noter que la répartition rail / route les premières années après l'ouverture du tunnel du Fréjus était d'environ 60% pour la route et 40% pour le rail (moyenne de 8 millions de tonnes sur le rail).

<i>En millions de tonnes</i>	1981	1998	2007	2011
RAIL Montcenis	7,3	8,5	5,7	3,4
ROUTE Fréjus + Mont-Blanc	9,9	26,3	21,9	20,3
TOTAL	17,2	34,8	27,6	23,7

(Source : Office fédéral des transports (OFT), Division Financement)

L'année 1998 a connu le plus fort tonnage tous modes confondus, le maximum pour le rail date de 1983, avec 9,8 millions de tonnes transportées.

Avant que soient connus les effets de la crise financière (2007), le tonnage total est de 27,6 millions de tonnes, inférieur de 7,2 millions de tonnes au maximum de 1998. La progression depuis 1981 à 2007 (+ de 20 ans) est de 10,4 millions de tonnes.

En 2011, cette progression n'est plus que de 6,5 millions de tonnes.

A noter également que les tonnages **pour l'année 2012** ne sont pas encore publics, mais **le trafic routier a sensiblement diminué à ces deux points de passages** (Fréjus et Mont-Blanc).

Mont-Blanc : An 2011 = 605.955 An 2012 = 580.978 soit une diminution de 56.794 P.L.

Fréjus : An 2011 = 734.670 An 2012 = 677.876 soit une diminution de 24.977 P.L.

La diminution totale aux deux passages routiers est de 81.871 camions passant de 1,340 millions à 1,258 millions de camions.

(source : Alpinfo)

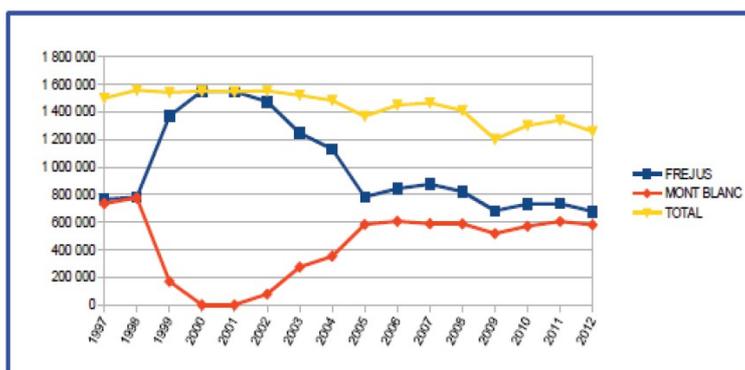
A titre de comparaison, **le nombre de camions de 2012, 1,314 million camions, est inférieur à celui de 1990, objectif en matière de transport du Grenelle de l'environnement.**

« **le trafic du tunnel de Fréjus** est monté à 22 millions de tonne par an, ce qui représente **un trafic annuel de poids lourds de 1,5 million de véhicules**.

Je n'insisterai pas sur les inconvénients **de ce développement du transport routier de marchandises**. »

Cette présentation est trompeuse en cela qu'elle occulte le report TOTAL du trafic routier en provenance du tunnel du Mont-Blanc fermé de 1999 à 2002.

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fréjus	782000	1 370 811	1 553 252	1 548 867	1 475 754	1 247 462	1 130 965	784 518	844 225	876 358	823 607	683 518	731 616	734 670	677 876
Mont-Blanc	776604	171 459	0	0	78 682	274 327	353 107	584 838	606 176	589 904	588 438	518 258	571 535	605 955	580 978
Total	1 558 604	1 542 270	1 553 252	1 548 867	1 554 436	1 521 789	1 484 072	1 369 356	1 450 401	1 466 262	1 412 045	1 201 776	1 303 151	1 340 625	1 258 854



(Source Alpinfo)

« 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... »

Cette déclaration est **une condition essentielle et préalable**, qui a conduit les parlementaires à **ratifier un accord en conscience**.

Ils ont considéré comme inéluctable la saturation des lignes existantes et comme **une garantie de la bonne utilisation des deniers publics** le fait que la saturation soit un « préalable indispensable ».

Cette condition est d'ailleurs réaffirmée dans différents documents (Accord du 29/01/2001 et statut de LTF SAS) :

L'accord du 29 janvier 2001 qui dispose :

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.**

Les statuts de la société LTF SAS :

Préambule,

D'un commun accord, RFF et RFI entendent que leurs rapports pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin soient régis par l'accord du 29 janvier 2001 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne.

Par cet accord, les deux gouvernements ont rappelé la nécessité de favoriser un meilleur équilibre entre les différents modes, en particulier pour le franchissement des Alpes, et les larges possibilités de développement dont dispose le mode ferroviaire. La réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs doit permettre de faire face à la prochaine saturation des ouvrages existants.

« La réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs doit permettre de **faire face à la prochaine saturation des ouvrages existants.** »

Pourtant l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 a « gommé » toute référence à la saturation de la ligne existante.

Cette nouvelle rédaction constitue la perte de la garantie de bonne gestion ou de gestion en « bon père de famille » des deniers publics.

Dans la période de difficultés économiques actuelles, révélatrices d'erreurs de gestion, **cet abandon de garantie est contraire au principe de précaution** en matière économique qui doit prévaloir aux décisions d'investissement.

« *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.*** »

Cette déclaration confirme une nouvelle fois la capacité de la ligne existante à 20 millions de tonnes environ.

La comparaison avec le niveau d'utilisation actuel de 4 navettes par jour montre, si besoin est, que la ligne existante est loin d'être saturée.



« 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 trafic ferroviaire en 2011 était de 3,4 millions de tonnes, étant précisé que les travaux de modernisation ont sans doute eu une incidence justifiant cette baisse.

Le tonnage Rail plus Route (Fréjus et Mont-Blanc) est de 23,6 millions de tonnes en 2011, étant précisé qu'un taux de report de la route vers le rail de 50 % est considéré comme très optimiste.

Enfin la capacité de 20 millions de tonnes est calculée sur la base de 260 jours d'exploitation par an, ce qui permet d'imaginer aisément une augmentation de cette capacité par une simple augmentation du nombre de jours d'exploitation.

Les faits démontrent donc l'absence de saturation de la ligne existante à la date alléguée lors du débat parlementaire et encore aujourd'hui.

« Il y aura, comme on l'a dit, une partie française, une partie italienne et une partie franco-italienne. Le présent accord ne concerne que la réalisation des ouvrages de la partie franco-italienne, le reste de la liaison étant du strict ressort de chaque Etat, y compris à l'intérieur de la section internationale. » (page 1366 séance su 13 février 2002)

De cette déclaration prononcée en séance, on retient que la ratification de l'accord ne concerne que le tunnel de base.

Dans ces conditions, le reste du projet aurait dû se trouver inscrit au programme de la Commission « mobilité 21 ».

Pourtant, c'est le Lyon-Turin dans son ensemble qui a été retiré du champs d'investigation de la Commission, sous le prétexte que le projet fait l'objet d'un traité.

Cette version est contredite par la déclaration de Mme Bernadette Isaac-Sibille, rapporteure de la commission des affaires étrangères. et par l'absence de réaction du Ministre des Transports, Monsieur Jean-Claude GAYSSOT.

« A l'intérieur de cette partie franco-italienne, les infrastructures prévues comprennent : un tunnel ferroviaire à double tube d'environ 52 kilomètres, ce qui est énorme, et, en Italie, un ensemble d'ouvrages de raccordement de ce tunnel à la ligne existante. Le coût total de ces infrastructures est estimé à 5,9 milliards d'euros. »

La dernière version du projet fait état d'un tunnel de 57 kilomètres, soit 10 kilomètres de creusement supplémentaires.

Le coût annoncé publiquement par LTF est de 8,5 milliards d'euro pour le nouveau projet. Il faut toutefois noter qu'**en réponse à un courrier recommandé soulevant une erreur manifeste d'appréciation**, le Président de la société LTF a pris des précautions sur cette estimation :

L'estimation de 8,5 Milliards d'Euros constants (en valeur janvier 2010) indiquée par Monsieur le Premier Ministre dans son courrier du 8 octobre 2012 correspond au stade d'étude de l'avant-projet en France et du « Progetto Preliminare » en Italie. Elle a été approuvée par le gouvernement italien (délibération du CIPE du 3 août 2011 approuvant le Progetto Preliminare). Les approfondissements en cours conduiront à consolider cette estimation en vue d'en obtenir la certification par un tiers extérieur, comme prévu par l'accord binational du 30 janvier 2012.

La seule évolution des 8,5 Milliards entre janvier 2010 et janvier 2013, avec une inflation moyenne cumulée de 5,9 % **conduit à une estimation de plus de 9 Milliards d'euro**.

Les aléas des éléments révélés par Monsieur RAULIN, ne permettent pas d'établir ni de garantir un coût objectif du projet.

D'autant que la comparaison avec l'ouvrage Suisse du Saint-Gothard de même longueur conduit à considérer cette estimation comme sous-évaluée d'environ 2 Milliards.

*« Le rôle de LTF est de conduire les études d'avant-projet – **économiques, financières, environnementales** – et les travaux de reconnaissance de la ligne ferroviaire sur la partie franco-italienne pour en proposer in fine le tracé définitif. »*

La confrontation de cette déclaration avec l'actualité de 2013 montre que les missions n'ont pas été réalisées et que les conditions d'une décision éclairée ne sont toujours pas réunies aujourd'hui.

Il suffit, pour s'en convaincre de lire la déclaration de Monsieur Louis BESSON au mois de janvier 2013 lors d'un « débat » avec Monsieur Philippe ESSIG ancien Président de la SNCF : (Source : Infrastructures et Mobilité - janvier 2013)

*« Mais **des études sur les capacités contributives seront livrées au printemps prochain** dans le cadre d'approfondissements, à la demande des gouvernements, sur le montage juridique et financier. Quant à **la part de financement apportée par les futurs péages payés par les entreprises ferroviaires utilisatrices, elle est en cours d'évaluation.** »*

Ainsi, alors que Lyon Turin Ferroviaire SAS a engagé des reconnaissances géologiques, et dépensé les deniers publics, **les conditions économiques d'exploitation ne sont pas définies et celles du financement ne sont pas connues**.

Il semble malheureusement que ce dilettantisme économique soit partagé par la Commission d'Enquête sur les accès français au Lyon Turin qui écrit dans son rapport :

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

RESEAU FERRE DE FRANCE

LIAISON FERROVIAIRE GRENAY - SAINT-JEAN-DE-AURIEUNE

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.

[Ainsi plus de 10 ans après le vote de l'Assemblée, les évaluations économiques de financement ou d'exploitation n'existent toujours pas. Et il semble que la question ait été et soit encore considérée comme secondaire.](#)

« Il appartiendra également à **LTF de faire des propositions concernant les modalités financières de réalisation et de concession de l'ouvrage.** Il est néanmoins évident qu'en raison du coût des ouvrages, un financement uniquement privé n'est pas envisageable ; en conséquence, il faudra probablement trouver une formule associant le privé et le public.

Selon le rapport de la CIG du 15 janvier 2001, « **la rentabilité du projet est difficile à quantifier précisément pour des motifs tenant à la taille** de l'aire d'influence du projet (...) Une intervention budgétaire des Etats et des financements très longs, cohérents avec la durée de l'ouvrage, seront nécessaires ».

La rentabilité est d'autant plus difficile à quantifier, que la totalité des prévisions concluait à des augmentations, démenties par les faits.

« Le coût global des études et travaux de **la première phase est estimé à 371 millions d'euros**, qui seront pris en charge pour moitié par chacun des deux pays. Il est prévu – et vous nous l'avez confirmé, monsieur le ministre – une contribution communautaire de 50 millions d'euros pour chacun des deux Etats, dont le versement s'établira de 2002 à 2006. »

Cette déclaration confirme celle du Ministre des Transports, toutefois, il est utile d'observer que l'actualisation de ce montant à fin décembre 2011, compte tenu de l'inflation cumulée, donne un montant de 441.700.841 €.

Ce montant est à comparer avec les immobilisations pour travaux au bilan 2011 de LTF, étant précisé, qu'en Italie, la galerie de reconnaissance n'est toujours pas creusée à ce jour.

Évalué 2002	Actualisé 2011	Immobilisations Brutes 2011
371.000.000 €	441.700.841 €	593.934.393 €

Le coût de la Galerie italienne majorera probablement ce coûts d'environ 100 millions d'€uro, ce qui amènera à un doublement probable du budget actualisé annoncé, d'ores et déjà confirmé par LTF.

« Initialement, l'achèvement total du projet *était prévu pour 2015*. Monsieur le ministre, **vous avez parlé de l'horizon 2012**. J'espère que vous serez entendu. »

Début 2013, c'est de 2029 dont on parle.

Synthèse comparative.

Débat Parlementaire janvier 2002	Situation Réelle 2013
Monsieur Jean-Claude GAYSSOT	
<u>objectif le doublement du trafic ferroviaire de fret au cours des dix prochaines années</u>	Le trafic ferroviaire est passé de 7,8 millions de Tonnes en 2001 à 3,4 millions de tonnes en 2011.
<i>La modernisation du réseau ferroviaire existant <u>a pour objet d'accompagner la croissance du trafic</u>, destinée à doubler en vingt ans</i>	Le tonnage Rail + Route (Fréjus et Mt Blc) est passé de 32,9 M de Tonnes en 2001 à 23,6 M de Tonnes en 2011. Il n'y a eu aucune croissance du trafic mais une diminution.
<u>Le potentiel initial de la ligne [existante ndlr] sera de 50 000 poids lourds par an, puis de 300 000 après la mise au gabarit B+.</u>	25.350 poids lourds ont été transportés par l'AFA en 2011.
<i>après avoir travaillé avec nos collègues italiens pour étudier les possibilités d'une réalisation plus rapide, <u>c'est l'horizon 2012 qui a été retenu.</u> les procédures ont bien avancé depuis un an, et lors du dernier sommet franco-italien de Périgueux, le 27 novembre 2001, <u>la France et l'Italie ont confirmé l'accélération des procédures liées au projet dont la réalisation devrait être effective dès 2012.</u></i>	En 2013, les travaux de reconnaissance ne sont pas terminés, l'Italie n'a creusé à ce jour que 55 mètres de sa galerie de reconnaissance.
<u>Cette première phase est estimée à 371 millions d'euros</u> , (études et reconnaissances)	Lyon Turin Ferroviaire reconnaît avoir dépensé plus de 800 Millions d'€uro alors que les travaux de reconnaissance ne sont pas terminés. Le montant des immobilisations brutes est de 594 millions à fin 2011.
<i>L'avant-projet sommaire de Chartreuse est attendu dès ce printemps. <u>RFF m'a transmis celui de la ligne grande vitesse Lyon-Sillon alpin 2001.</u></i>	Le projet de grande vitesse est aujourd'hui contesté par toutes les instances en faveur de l'utilisation de l'existant.

Débat Parlementaire janvier 2002	Situation Réelle 2013
Mme Bernadette Isaac-Sibille	
<i>Ce projet répond à une double nécessité, celle de développer un réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et d'offrir une alternative au trafic de poids lourds dans les Alpes</i>	L'objectif d'un réseau transeuropéen à grande vitesse n'existe plus. La capacité de la ligne existante qui a été modernisée répond à l'objectif d'alternative au trafic poids lourds
<i>La future ligne à grande vitesse Lyon-Turin permettra des gains horaires conséquents. Elle sera de nature à répondre à la croissance prévisible du trafic des voyageurs</i>	Les temps de parcours se trouveraient améliorés de 20% environ compte tenu des arrêts obligatoires pour envisager un taux de remplissage minimum en exploitation commerciale. Le temps de parcours minimum est supérieur aux 3 heures et demi nécessaires pour concurrencer l'aérien.
<i>Il [l'accord du 29 janvier 2001 (ndlr)] constitue la deuxième étape du projet, une étape elle aussi provisoire puisque cet accord renvoie explicitement à un avenant qui devra être adopté avant 2006 et qui précisera les modalités de réalisation des ouvrages définitifs.</i>	Aucun avenant n'a été signé à la date d'aujourd'hui malgré la formule « qui devra être adopté avant 2006 et qui précisera les modalités de réalisation des ouvrages définitifs »
<i>il [le projet Lyon-Turin – ndlr] est bien davantage dans la volonté de développer durablement le fret ferriviaire</i>	Malgré cette déclaration, le Rail comme la Route ont chuté depuis 1998 et aucune mesure ne semble avoir été prise pour reporter le trafic routier sur le rail existant, utilisé à moins de 20 % de sa capacité.
<i>Cela dit, la levée de la saturation de la ligne ferroviaire constitue un préalable indispensable.</i>	Aucune prévision ne permet aujourd'hui de conclure à la saturation de l'existant, dont la capacité peut encore être améliorée.
<i>Ce service comportera vingt ou trente navettes quotidiennes, ce qui permettra d'augmenter la capacité annuelle à 20 millions de tonnes de marchandises.</i>	Le nombre des navettes est de 4 à 5 par jour.
<i>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</i>	La saturation n'existe pas et n'est pas prévisible au vu des courbes de trafic depuis plus de 30 ans.
<i>Le présent accord ne concerne que la réalisation des ouvrages de la partie franco-italienne, le reste de la liaison étant du strict ressort de chaque Etat, y compris à l'intérieur de la section internationale</i>	1/ Faute de saturation, cet accord ne peut contraindre les États à poursuivre. 2/ Les accès français ne sont pas soumis au traité et doivent être évalués et hiérarchisés comme les autres projets du SNIT.

<p><u>Le coût total de ces infrastructures est estimé à 5,9 milliards d'euros.</u></p>	<p>L'estimation est aujourd'hui de 8,5 Mds d'€ valeur janvier 2010, sur la base d'avant-projets. Le coût pour le Tunnel Suisse du St-Gothard de 57 kms est évalué à 10,5 Mds.</p>
<p><u>Le rôle de LTF est de conduire les études d'avant-projet – économiques, financières, environnementales</u> <u>Il appartiendra également à LTF de faire des propositions concernant les modalités financières de réalisation et de concession de l'ouvrage.</u> <u>Selon le rapport de la CIG du 15 janvier 2001, « la rentabilité du projet est difficile à quantifier précisément pour des motifs tenant à la taille</u></p>	<p>Monsieur Louis BESSON déclare en janvier 2013 : « <u>Mais des études sur les capacités contributives seront livrées au printemps prochain</u> dans le cadre d'approfondissements, à la demande des gouvernements, sur le montage juridique et financier. Quant à <u>la part de financement apportée par les futurs péages payés par les entreprises ferroviaires utilisatrices, elle est en cours d'évaluation.</u> »</p>
<p><u>« Le coût global des études et travaux de la première phase est estimé à 371 millions d'euros,</u></p>	<p>Lyon Turin Ferroviaire reconnaît avoir dépensé plus de 800 Millions d'€uro alors que les travaux de reconnaissance ne sont pas terminés. Le montant des immobilisations brutes est de 594 millions à fin 2011 sans galerie en Italie.</p>

Remarques complémentaires

a) Il n'est fait aucune allusion, lors du débat parlementaire, au report du trafic en provenance de la péninsule ibérique par le passage de Vintimille, pour « saturer » la ligne existante ou pour alimenter le projet futur.

Aujourd'hui, c'est ce trafic qui est appelé en « renfort » pour justifier le projet alors que le projet N°21 de la Communauté Européenne prévoit des aides pour l'utilisation de la voie maritime entre l'Espagne et l'Italie.

b) la situation économique de la France s'est trouvée radicalement modifiée.

c) la situation de l'Italie du point de vue économique s'est également fortement dégradée.

d) Les transports entre la France et l'Italie, que ce soit par la route ou par le ferroviaire ont chuté depuis 1998.

Conclusion.

La situation économique s'est radicalement modifiée depuis la ratification de l'accord du 29 janvier 2001.

Les premières observations de diminution du trafic routier et ferroviaire se sont confirmées. La baisse a été constante en matière de tonnage sur ces trois passages alpins depuis 1998.

Les tonnages transportés, tous modes confondus, sont aujourd'hui proches de ceux qui l'étaient en 1987.

Aucune des conditions énoncées dans la présentation et dans la justification du projet ne se trouve aujourd'hui réalisée.

Les prévisions de coûts n'ont pas été respectées et les États se trouvent exposés à des dépenses doublées au regard de la prévision. **Avec une subvention de l'Europe égale à 50 %, les États ne sont en réalité exposés qu'à hauteur de 200 millions d'euro environ chacun.**

Les lignes existantes reliant Lyon à Turin ne sont pas saturées et la capacité existante est **utilisée à moins de 20 %.**

Les évaluations financières n'ont pas été réalisées et aucune garantie de rentabilité n'est apportée.

Tous ces éléments mènent à considérer que les conditions de ratification de l'accord du 29 janvier 2001 par les Assemblées ne sont pas réalisées et que les préalables indispensables, comme la saturation de la ligne existante, ne sont pas prévisibles à court terme.

Les conditions sont réunies pour un arrêt du projet, **ce qui n'hypothèque en rien l'avenir, et pour une dénonciation du traité entre la France et l'Italie.**

L'Italie, n'ayant pas construit sa descenderie, ne peut alléguer un quelconque préjudice.

L'abandon de ce projet ne contrevient pas à l'intention des parties en matière d'échanges et d'utilisation du ferroviaire.

Son abandon ne compromet en aucun cas, le report sur les installations ferroviaires existantes, entre la France et l'Italie, du trafic routier dans sa quasi totalité.

L'abandon du projet permettra aux États de financer les améliorations technologiques du matériel et des communications qui doivent permettre d'améliorer encore les capacités de l'existant.

L'analyse de la Cour des Comptes en France ne fait que conforter ces conclusions de bon sens, qui préservent les fonds publics.