

Texte Projet de Loi	Analyse et Commentaires
I. - Situation de référence et objectifs de l'accord	<p>On s'attend à trouver sous cette entête, des données claires sur la situation des trafics, on ne trouvera qu'un amalgame non détaillé des trafics entre le Léman et la Méditerranée, ne permettant pas d'analyser les besoins ni la situation spécifique des Alpes du Nord et du passage de Vintimille sur la côte méditerranéenne.</p> <p>Il n'est donné aucune information sur les trafics actuels et passé que ce soit sur route ou sur rail.</p> <p>Rappel : dans les Alpes du Nord, le nombre de poids lourds circulant au Fréjus et au Mont-Blanc en 2012, est inférieur au nombre de 1990 (1,258 million contre 1,286 million). Le tonnage de marchandises transportées en 2011 (derniers chiffres connus) route et rail confondus est inférieur à celui de 1988 (23,6 MT contre 25,4 MT). Le rail n'a transporté en 2011 que 3,4 MT en 2011 contre 9,8 en 1983.</p> <p>Sur l'ensemble des passages du Léman à la Méditerranée, le tonnage de marchandises transportées est en 2011 inférieur à celui de 1994 (41,7 MT contre 44,6 MT).</p>
Pour le transport de marchandises, la part des poids lourds effectuant des trajets de plus de 500 kilomètres y est majoritaire...	<p>Cette évaluation de plus de 500 kilomètres mélange les trafics provenant de la péninsule ibérique, passant par la Méditerranée et ceux des Alpes du Nord. Par ailleurs aucun détail de ce calcul n'est fourni et il est impossible de pouvoir analyser ce chiffre, voire de le vérifier. Dans ces conditions, la conclusion sur la pertinence n'est pas acquise.</p> <p>Rappel : la distance entre Lyon et Turin est de 308 kilomètres. Le tunnel du Mont-Blanc confirme sur son site que 63% des poids lourds circulant sur ce passage sont français ou italiens. La Cour des Comptes a rappelé que le concept de l'autoroute ferroviaire n'est envisageable que pour des parcours de plus de 650 km. (page 381 rapport public annuel 2012 : « <i>Les autoroutes ferroviaires voient leur productivité significativement accrue avec la longueur du trajet (leur rentabilité est accessible au-delà de 650 kilomètres, selon certaines études). Elle augmente dès lors que le transport de marchandises se fait sans l'accompagnement d'un chauffeur et sans tracteur.</i> »)</p>

<p>« ...les caractéristiques très difficiles de la ligne historique de la Maurienne limitant les vitesses des trains de fret à 30 km/h dans les sections les plus pentues, ... »</p>	<p>Il est demandé de croire sans discussion cette allégation, pourtant lors du débat parlementaire du 13 février 2002, tant J.C. Gayssot que la rapporteure Mme ISAAC SIBYLLE que M. DESTOT nouveau rapporteur indiquaient que la ligne existante dispose d'une capacité de 20 millions de tonnes, que l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) doit être en mesure de transporter 300.000 camions sur la ligne existante.</p> <p>Il est transporté 3,4 millions de tonnes de marchandises soit 17% de la capacité et l'AFA transporte moins de 27.000 camions en 2012.</p> <p>Les caractéristiques de la ligne étaient connues lors du débat parlementaire du 13 février 2002, les capacités annoncées (20 millions de tonnes et 300 mille camions sur le rail) en tiennent compte.</p> <p>Rappel : La Suisse utilise une ligne historique au Saint Gothard (le nouveau tunnel sera mis en service en 2017) pour le transport des marchandises et le ferroutage. Cette ligne présente les mêmes contraintes que la ligne française et elle date de 1874. <u>Les suisses y transportent 17 millions de tonnes</u> de marchandises contre 3,4 pour la France...</p> <p>http://lyonturin.eu/documents/docs/Alpinfo-2011_fr.pdf</p> <p>Jusqu'à Saint Jean de Maurienne les trains peuvent sans difficulté rouler à 120 km/h, la réduction de vitesse ne concerne donc qu'une quarantaine de kilomètres.</p> <p>Conclusion : la ligne existante est loin d'être saturée, pourtant cette saturation était présentée en 2002 aux parlements comme un « préalable indispensable ». Pour calculer sa capacité les contraintes ont bien sûr été prises en compte.</p>
<p>« ...ne permettent pas d'obtenir une qualité de service suffisante pour offrir une alternative ferroviaire efficace au mode routier. »</p>	<p>Aucune évaluation du coût d'exploitation de la ligne existante n'est fournie pour permettre une comparaison avec le mode routier comme l'a encore confirmé Louis BESSON en janvier 2013 dans le magazine « Infrastructures et Mobilités ».</p> <p>Sur la base des coûts du CNR (Comité National Routier) et des tarifications autoroutières, il est établi que le coûts de revient (2011) pour le transport de 32 camions (capacité d'une rame de ferroutage), est 18.112 Euro.</p> <p>Il est impensable que le coût d'une rame avec 1 conducteur voire 2 dans le cas d'une motrice de pousse puisse être supérieur à celui de 32 chauffeurs et des péages aux tunnels routiers transalpins (235 € au Fréjus).</p>
<p>En outre, la concentration des flux de poids lourds sur trois axes seulement crée des nuisances ainsi qu'une fragilité du système de transport particulièrement préjudiciable.</p>	<p>RAPPEL : les passages du Mont-Blanc et Fréjus sont indépendants de celui de Vintimille rapports divers GIP TRANSALP</p> <p>http://lyonturin.eu/documents/docs/contribution%202.pdf</p> <p>La voie ferroviaire existante dispose d'une capacité de 20 millions de tonnes (débat parlementaire du 13 février 2002) et n'est utilisée qu'à hauteur de 3,4 millions de tonnes (chiffre 2011 dernier connu) soit 17%. le tonnage moyen de marchandises transportées par un camion est de 15 tonnes, la capacité inutilisée de la ligne existante représente à elle seule l'équivalent théorique des marchandises transportées par plus d'un million de camions sur 1,258 millions qui ont circulé entre Fréjus et Mont-Blanc en 2012 (79,49%) ou 64 % du nombre maximum de camions constaté en 1998 soit 1,560 million.</p>

<p>... en l'absence d'une alternative ferroviaire performante et de capacité suffisante, seule une réduction des trafics à travers les passages alpins ou un fort détour des trajets permettaient au système de pouvoir fonctionner, ...</p>	<p>Comme démontré ci-dessus la capacité est suffisante et n'est pas saturée comme prévu et annoncé en 2002.</p> <p>Il passe annuellement par Vintimille 1,3 millions de camions dont 60% font un trajet Espagne Italie sans origine ni destination sur le territoire français. Pour ce trafic RFF a indiqué que « l'alternative naturelle est la voie maritime » ce qui permet de réduire leur nombre de 700 mille camions par 10 trajets quotidiens en autoroute maritime.</p> <p>Il est important de préciser que la voie maritime pour l'Espagne est évoquée à l'annexe 3 de l'accord du 30 janvier 2012 et qu'elle est intégrée au projet prioritaire de l'Europe N° 21.</p> <p>Commentaires : la véritable alternative ferroviaire ne peut résider dans la seule infrastructure. Le fret ferroviaire en France connaît de graves difficultés par l'inadaptation du matériel (wagon, attelages manuels) et par l'inadaptation de son organisation rigide à la demande (temps de réservation, plage d'exploitation quotidienne et hebdomadaire).</p> <p>Rappel les investissements sur la ligne existante entre 2002 et 2011 se sont élevés à près d'un milliards d'€uro de Dijon à Modane.</p>
<p>En particulier, la liaison entre Lyon et Chambéry et par-delà s'effectue par une voie unique où doivent se croiser les trains régionaux, les TGV nationaux et les trains internationaux, ce qui génère une mauvaise qualité de service.</p>	<p>La voie unique n'est pas entre Lyon et Chambéry comme indiqué, elle l'est entre Saint André le Gaz et Chambéry sur une quarantaine de kilomètres. Mme Beaud Directrice Générale de la SNCF pour la région Sud a indiqué que le doublement de cette ligne est une nécessité pour éviter la trombose. L'emprise foncière existante le permet et les deux tunnel existant sont déjà percés pour le croisement des trains.</p> <p>http://lyonturin.eu/documents/docs/Josiane%20Beaud.%20directrice%20r%C3%A9gionale%20de%20la%20SNCF%2%A0_%20C2%ABLe%20syst%C3%A8me%20est%20C3%A0%20bout%20C2%A0%20BB.pdf</p> <p>Le doublement de ce tronçon considéré comme incontournable, résout pour une enveloppe maximum de 500 millions ce problème et permet d'améliorer les transports du quotidien de proximité, ce que ne permet pas le Lyon Turin, par l'assèchement des budgets. Par ailleurs il convient de préciser qu'il existe une autre voie qui relie Lyon à Chambéry en passant par Bourg en Bresse et Culoz. Cette Ligne a fait l'objet de nombreux aménagements et mises au gabarit pour près d'un Milliard d'€uro de Dijon à Modane.</p> <p>Précision : les deux tunnels situés sur la ligne unique entre St André le Gaz et Chambéry sont déjà creusés au gabarit pour deux voies, il ne s'agit donc que de l'équipement à deux voies.</p>
<p>C'est pour répondre à ces enjeux de report modal, de réduction des impacts négatifs dans les vallées alpines, d'amélioration des liaisons entre les principales agglomérations alpines et de sécurisation du système de transport franchissant cette portion des Alpes qu'a été conçu le projet d'une nouvelle liaison ferroviaire pour les trains de voyageurs et le transport de marchandises</p>	<p>Le débat parlementaire du 13 février 2002 a présenté aux parlementaires la saturation de la ligne existante comme un préalable indispensable. L'accord du 29 janvier 2001 ratifié à cette occasion indiquait à l'article 1 : <i>« dont la mise en service devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants. »</i></p> <p>Non seulement le report modal des 300 mille camions annoncés lors du débat parlementaire n'a pas été réalisé, il n'en est transporté que moins de 27.000 en 2012 par l'AFA, mais la ligne existante est loin d'être saturée pour ses 20 millions de tonnes de capacité.</p> <p>Il faut par ailleurs noter que ce projet datant des années 80 ne tient aucun compte des avancées technologiques liées à la motorisation réparties, le radio guidage, les attelages automatiques...</p> <p>Il convient de rappeler que l'enjeu prioritaire pour la réduction des émissions polluantes devrait découler du comptage des véhicules dans les Alpes : on constate pour la SAVOIE que dans Chambéry les voitures sont responsables de 80% de la pollution routière.</p>

<p>... et ainsi de réduire le temps de trajet Paris-Milan à 4 heures (7 heures aujourd'hui).</p>	<p>Il est faux et abusif de comparer le temps de parcours actuel et le temps prévisionnel. (en droit de la consommation il s'agirait d'une publicité mensongère)</p> <p>Entre Lyon et Chambéry le temps de trajet est de 50 minutes sans arrêt, les TGV reliant Chambéry et Turin s'arrêtent à quatre stations (St Jean de Mnne, Modane, Bardonnechia, Oulx), sans ces arrêts, un trajet direct Paris-Turin prendrait environ 4 heure 30 (2h50 actuellement pour Paris-Chambéry) sur les lignes existantes et environ 5 heures pour un Paris-Milan, étant précisé que pour Milan la ligne à grande vitesse existe déjà</p> <p>http://lyonturin.eu/documents/docs/Milan%20et%20l%27Italie.%20plus%20proche%20que%20jamais.%20Billet%20de%20train%20Milan%20%E2%80%93%20Voyages%20SNCF%20_%20TGV%20France%20Italie.pdf</p> <p>Cette présentation est trompeuse et malhonnête.</p>
<p>Élément du projet prioritaire n° 6 du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)1 ...</p>	<p>Ce projet prioritaire initialement appelé Lisbonne Kiev se réduit au fur et à mesure. Lisbonne a renoncé et il est maintenant présenté comme Algeiras Ukraine. Pour autant les lignes utilisées pour ce projet sont en majeure partie des lignes existantes modernisées.</p>
<p>Il comporte une section internationale assurant le franchissement du massif montagneux entre l'Ouest de Chambéry et l'Ouest de Turin et une partie purement nationale assurant son raccordement aux réseaux ferrés des agglomérations de Lyon et de Turin.</p>	<p>Toutefois seule la partie commune de St Jean de Mnne à Susa serait financée par l'Union Européenne.</p> <p>Le financement des autres sections relevant du financement de chacun des États.</p> <p>Commentaires : Le projet a été « saucissonné » toutefois le traité vise la totalité du projet non seulement la partie internationale comme a feint de le croire la Commission « Mobilité 21 ». J.C. Gayssot déclarait lors du débat parlementaire du 13 février 2002 (page 1372) :</p> <p><i>« Or nous avons abouti, après bien des discussions, après examen de projets, à un accord entre la France et l'Italie. Désormais il faut aller jusqu'au bout. A cet égard, je précise à Mme la rapporteure que l'accord vaut pour la réalisation complète de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin ; il durera donc jusqu'à ce que la liaison soit terminée. »</i></p>
<p>l'accord de Turin du 29 janvier 2001³</p>	<p>Comme indiqué plus haut la saturation de la ligne existant constituait un préalable indispensable (Mme ISAAC SIBILLE Rapporteure page 1366), comme garantie de l'utilité publique en quelque sorte.</p> <p>L'accord du 30 janvier 2012, soumis à la ratification, a gommé la référence à la saturation de l'existant.</p>
<p>... chargé de conduire les études et travaux préparatoires visant à définir le tracé et les caractéristiques définitives de la partie commune de la section internationale.</p>	<p>La société LTF est allée bien au-delà de ces missions en investissant dans de lourdes campagnes de communication, outrepassant ses mission limitées aux études et réalisation.</p> <p>Le 25 juin encore elle a publié des demi pages de publicité. Pourtant les statuts précisent que la communication relève de la fonction du Président en accord avec le Directeur Général.</p> <p>Le Président est en particulier responsable des relations extérieures et du financement de la Société.</p> <p>Il assure notamment la communication externe de la Société. A ce titre, il constitue l'interlocuteur privilégié des associés, de la CIG, des institutions publiques, parapubliques et politiques et des médias. Toutefois, avant toute communication officielle à destination des institutions ou diffusion d'un communiqué de presse à destination des médias de nature à engager la Société, le Président devra s'être concerté avec le Directeur Général sur le contenu de cette communication ou de ce communiqué.</p> <p>(page 8 des statuts (version 2009))</p>

<p>que la CIG doit approuver le projet définitif de l'ouvrage et son coût dans la perspective du lancement effectif de l'opération.</p>	<p>A ce jour le coût du projet n'est toujours pas fixé puisque les évaluations présentées le sont sur la base d'avant projet sommaire en France et projet préliminaire en Italie.</p> <p>Le financement n'est pas finalisée et M. Louis Besson indiquait en 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. En tout état de cause, le recours aux project bonds est pleinement envisageable. Quant à la part de financement apportée par les futurs péages payés par les entreprises ferroviaires utilisatrices, elle est en cours d'évaluation.</p> <p>http://lyonturin.eu/documents/docs/d%C3%A9bat%20ESSIG%20BESSON.pdf</p> <p>L'accord entre la France et l'Italie interdit le lancement des travaux sans que le financement du projet soit acquis. Le seul financement du tunnel international ne répond pas à cette exigence financière.</p>
<p>Cette parité était obtenue en laissant à chaque État le financement intégral de la partie située sur son territoire en dehors de la partie commune et en appliquant sur cette dernière une clé de financement tenant compte des financements devant être assurés par chaque État pour les autres parties du tracé</p>	<p>L'« étude d'impact » présentée par le Ministère des affaires étrangères à l'appui du projet de Loi, ne comporte aucune mention ou analyse sur les nouvelles obligations créées ni sur leurs incidences juridiques et financières pour la France.</p> <p>Les conséquences importantes de l'allongement de la section commune ne sont pas développées dans l'étude d'impact présentant ainsi une vision partielle des conséquences d'une ratification.</p>
<p>Cet accord comporte 7 titres qui fixent notamment la délimitation du projet, les conditions de son financement, les modalités du contrôle exercé par les deux Etats parties ainsi que le cadre juridique spécifique à son action, les principes de report modal ainsi que les principes juridiques, économiques et financiers devant guider l'action du Promoteur public chargé de la conduite des opérations.</p>	<p>Il n'est pas fait référence aux annexes et notamment l'annexe N°3 qui reconnaît l'efficacité de la voie maritime pour les trafics de la côte méditerranéenne :</p> <p>« A.5. Autoroutes de la mer</p> <p><i>Pour accroître les possibilités d'une baisse du trafic des poids lourds au passage de Vintimille, largement induit par les échanges économiques concernant la péninsule ibérique, les Parties conviennent de rechercher avec l'Espagne les conditions d'un développement de liaisons maritimes de contournement des Alpes, pouvant être développées d'ici 2015 pour offrir des alternatives crédibles au passage des poids lourds par Vintimille. »</i></p> <p>et qui indique au dernier paragraphe :</p> <p><i>« 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 Etat ne génèrent une concurrence entre itinéraires collectivement néfaste à chacun des grands projets alternatifs transalpins »</i></p> <p>http://lyonturin.eu/documents/docs/Annexe_3_en_francais.pdf</p> <p>Outre les problèmes d'entrave à la concurrence et règles communautaires, ce paragraphe est de fait un aveu de l'absence d'équilibre économique du projet et de la difficulté à le soutenir financièrement.</p>

<p>II. - Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord</p>	
<p>- Conséquences économiques</p>	
<p>L'accord prévoit ainsi un encadrement juridique permettant d'assurer une bonne efficacité des procédures de passation et d'exécution en garantissant en particulier le libre accès à la commande publique.</p>	<p>Rappel : L'appel d'offre du 22 décembre 2012 pour une fourchette de prix de 250 à 500 millions d'€uro a fait l'objet d'une plainte au Procureur de la République car la presse italienne a fait état de l'évaluation interne de LTF d'un montant de 450 millions d'€uro. Par ailleurs de nombreux problèmes de gestion et de responsabilité ont été pointés par ANTICOR, FLARE et la coordination des opposants : http://lyonturin.eu/documents/docs/courrier%20LyonTurin_CdesCptes%20V2De%CC%81finitif%2020130119.pdf</p>
<p>Dans ce cadre, l'accord prévoit explicitement que plus de la moitié des emplois du futur promoteur sera localisée au siège situé à Chambéry ce qui permettra d'assurer le maintien des emplois.</p>	<p>Les derniers comptes de la société LTF montrent que l'incidence sur l'emploi de cette mesure est ridicule : Nombre d'employé en France temps pleins = 33 (dirigeant inclus et 3 détachés inclus), en Italie = 19 (dont 2 dirigeants inclus et 6 détachés inclus). Le salaire brut moyen mensuel versé par LTF est de 4.730 €uro par salarié.</p>
<p>A terme, la mise en service de la ligne ferroviaire Lyon-Turin permettra d'améliorer et de développer la capacité du transport de marchandises au sein de l'arc alpin.</p>	<p>Rien ne vient justifier cette allégation, les tonnages de marchandises entre France et Italie par les Alpes du Nord est en 2012 inférieur au tonnage de 1988 avec une chute depuis 1994, pour l'ensemble des trafics entre France et Italie (du Léman à Vintimille) le tonnage est inférieur à celui de 1994. le passage de Vintimille seul est en 2011 de 18,1 millions de tonnes contre 18,5 en 2004. http://lyonturin.eu/documents/docs/contribution%204.pdf</p>
<p>la nouvelle liaison permettra d'effacer la barrière de la chaîne des Alpes qui constitue un frein au développement des échanges entre la France et l'Italie, et plus particulièrement entre les régions Rhône-Alpes et Piémont et Lombardie, qui représentent des pôles économiques importants.</p>	<p>Rien ne permet d'affirmer que les échanges de marchandises connaîtront une augmentation (est-elle d'ailleurs souhaitable?). Quant aux transports des voyageurs, la ligne actuelle avec un doublement du tronçon entre St André le Gaz et Chambéry, permet l'échange international qui est limité et l'amélioration des transports du quotidien avec une diminution des voitures sur les routes. La demande italienne pour les voyageurs est d'ailleurs essentiellement sur le trajet Paris Italie. Le doublement des lignes existantes St André le Gaz Chambéry et Aix les Bains Annecy doublera la capacité de ces tronçons et permettra de diminuer les voitures sur routes et autoroutes pour les transports du quotidiens pour 50 fois moins que le Lyon Turin</p>

	<p>Remarques générales</p> <p>On observe qu'aucune déclaration n'est faite sur l'équilibre économique du projet.</p> <p>Pourtant la Cour des comptes indique dans son référé du 1er Août 2012 (page 5/8) que « la valeur actualisée nette économique est négative dans tous les scénarios envisagés. »</p> <p>http://lyonturin.eu/documents/docs/cour%20des%20comptes%20R%C3%A9f%C3%A9r%C3%A9%20Lyon-Turin%2020121105.pdf</p>
<p>- Conséquences financières</p>	
<p>L'accord a pour principal effet de fixer les clés de financement de la première phase <i>de la partie commune de la section internationale</i> à hauteur de 42,1 % pour la France et de 57,9 % pour l'Italie, déduction faite de la contribution européenne <u>et de la part des investissements qui pourront être financés grâce aux péages.</u></p>	<p>Rappel : le coût de l'infrastructure n'est toujours pas connu. Ni les capacités contributives ni les péages ne sont définis selon la déclaration de Monsieur Louis BESSON.</p> <p>« 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. En tout état de cause, le recours aux project bonds est pleinement envisageable. Quant à la part de financement apportée par les futurs péages payés par les entreprises ferroviaires utilisatrices, elle est en cours d'évaluation.</p> <p>http://lyonturin.eu/documents/docs/d%C3%A9bat%20ESSIG%20BESSON.pdf</p>
<p>La part de la France sera apportée dans le cadre du budget du ministère chargé du transport et plus particulièrement par l'agence de financement des infrastructures de transport et dans le cadre des dispositions fixées par les lois de finances successives.</p>	<p>« La part de la France » à l'heure où la représentation nationale est appelée à ratifier cet accord n'est pas évaluée et n'est pas figée.</p> <p>A noter que la Cour des Comptes indiquait que le coût du projet est évalué à 26,1 Milliards d'€uro contre 12 Milliards annoncés lors du débat parlementaire du 13 février 2002 et que les travaux de reconnaissance annoncés en 2002 pour 371 millions d'€uro sont aujourd'hui estimés à 901 millions d'€uro.</p> <p>Les immobilisations de travaux au bilan 2012 de LTF sont de 615.886 millions d'€.</p> <p>http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPTE2012.pdf</p>
<p>L'accord signé à Rome le 30 janvier 2012 ne prévoit pas par lui-même le lancement des travaux principaux qui restent conditionnés à la signature d'un nouvel accord.</p>	<p>En effet, ces travaux ne peuvent être lancés qu'après que le financement de l'ensemble du projet soit acquis, ce qui n'est pas le cas.</p> <p>Toutefois, la saturation de l'existant, justification principale et garantie d'utilité du projet, a été retirée du nouveau accord.</p> <p>En l'état la ratification de cet accord constituerait une sorte de chèque en blanc.</p>

	Remarques générales
- Conséquences sociales	
explicitement que plus de la moitié des effectifs du futur promoteur seront affectés dans son siège à Chambéry ce qui permettra d'assurer une très bonne continuité avec LTF	Les derniers comptes de la société LTF montrent que l'incidence sur l'emploi de cette mesure est ridicule : Nombre d'employé en France temps pleins = 33 (dirigeant inclus et 3 détachés inclus), en Italie = 19 (dont 2 dirigeants inclus et 6 détachés inclus). Le salaire brut moyen mensuel versé par LTF est de 4.730 € par salarié.
- Conséquences environnementales	
Il vise ainsi prioritairement à réduire les nuisances subies par les vallées alpines du fait de leur forte fréquentation par des poids lourds, en reportant une partie de ce trafic routier sur le mode ferroviaire.	Cela est possible dès aujourd'hui sur la ligne existante qui a été modernisée et adaptée au gabarit GB1 et ERTMS. La capacité annoncée lors du débat parlementaire de 2002 et la déclaration de F. LEPINE ancien Président de LTF représente 85 % des marchandises qui circulent sur les trois passages Nord Alpins. (rail et route) http://lyonturin.eu/documents/docs/debat%20assembl%C3%A9e%20lyon%20turin%2020020213.pdf http://lyonturin.eu/documents/docs/Liaison%20Lyon-Turin%20(Le%20Monde%20diplomatie)%20LEPINE.pdf
Il permettra également à terme de réduire les émissions de gaz à effet de serre compte tenu de la plus grande efficacité énergétique du mode ferroviaire par rapport au mode routier.	Non seulement la détérioration environnementale du chantier n'est pas prise en compte mais la ligne existante le permet déjà et immédiatement. La mesure immédiate de bon sens est l'interdiction des poids lourds circulant à vide ou peu chargés, cela représente une diminution immédiate de 100 à 200 mille camions par an au Mont-Blanc et Fréjus.
	Remarques générales La présentation des aspects environnementaux est très partielle car les terres agricoles perdues ne sont pas évoquées, pas plus que la détérioration environnementale due au chantier et aux nombreux camions ni des tarissements de sources déjà constatés et prévus. (voir page 47 rapport COWI) http://lyonturin.eu/documents/docs/cowi2006_ltf_final_report_fr.pdf
- Conséquences juridiques	
L'accord du 30 janvier 2012 a pour principale conséquence de modifier sensiblement les accords de 1996 et de 2001.	En effet, ce nouvel accord « modifie sensiblement » l'accord du 29 janvier 2001 en effaçant la donnée essentielle de la saturation de la ligne existante.

<p>2) un service permanent de contrôle qui veille au respect du bon emploi des fonds publics, à l'efficacité économique, financière et technique du Promoteur public, à la bonne exécution du projet et, plus généralement, au bon fonctionnement du Promoteur public.</p>	<p>Cette déclaration tout à fait généreuse est malheureusement contredite par les faits : le directeur général de LTF, M. COMASTRI, et le directeur des travaux, Monsieur BENEDETTO, ont été condamnés en première instance à de la prison et des peines d'amendes pour « turbativa d'asta » (trucage d'appel d'offre), par ailleurs, la presse italienne a pu obtenir l'évaluation interne de LTF de l'appel d'offre du 22 décembre et a annoncé que cette évaluation est supérieure de deux cents millions supérieure à la fourchette basse de l'appel d'offre.</p> <p>Un rapport des Carabinieri révèle que des sociétés sous traitantes de LTF sont liées à la 'Ndrangheta qualifiée d'organisation criminelle.</p> <p>Enfin plusieurs associations s'interrogent sur les comptes de la société LTF qui font apparaître que le mobilier et l'informatique a coûté en Italie 4,04 fois plus cher qu'en France.</p>
<p>le Promoteur public respecte les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures et applique les règles imposées par la directive 89/665/CEE du 21 décembre 1989</p>	<p>Voir ci-dessus.</p>
<p>Le Promoteur public, tenu au respect des règlements et des directives communautaires, notamment les directives précitées, <u>applique le droit public français.</u> La seule exception concerne les contrats sans lien direct avec la conception, la réalisation ou l'exploitation des ouvrages et qui ne doivent s'exécuter que sur le territoire italien, qui sont régis par <u>le droit italien mais ne devraient représenter qu'une part très minoritaire de son activité.</u></p>	<p>Cette disposition est étonnante en cela qu'elle ôte à l'État italien ses prérogatives en matière de droit applicable et constitue une perte de souveraineté nationale y compris sur le territoire italien.</p>
<p>L'accord règle la question du droit du travail applicable, dans le respect de la directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.</p>	<p>Il est ici fait référence au travail détaché au sens du droit communautaire qui a d'ailleurs fait l'objet d'un récent rapport au Sénat français révélant que ces emplois peuvent être qualifiés d'emplois à bas coût (environ 30% moins chers que les emplois de résidents) et que le BTP est largement consommateur de cette main d'œuvre (1/3 des 400.000 travailleurs détachés en France).</p> <p>http://lyonturin.eu/documents/docs/travailleurs%20d%C3%A9tach%C3%A9s%20bocquet%20senat.pdf</p>

<p>- L'installation des équipements de l'ouvrage sera régie par un seul droit, français en l'occurrence, pour des raisons de cohérence analogues.</p>	<p>Même remarque que ci-avant sur la souveraineté des États et en particulier de l'État italien y compris sur son sol.</p> <p>Si l'on peut imaginer que la seule application du droit français peut constituer une garantie de protection contre des problèmes notamment de type mafieux, il n'en est rien.</p> <p>Un récent exemple permet de le vérifier : une société PATO Perforazioni a été retenue dans le cadre d'une sous traitance pour le creusement de la galerie de reconnaissance à la Maddalena.</p> <p>Le Préfet de ROVIGO a retiré à cette entreprise son attestation anti-mafia, ce qui a eu pour conséquence le retrait de cette entreprise de tous les chantiers publics en Italie y compris sur le chantier LTF. Toutefois si le nouvel accord avait été en vigueur, LTF n'aurait pas pu rompre son contrat avec cette société car la législation française ne contient pas ce dispositif.</p> <p>La ratification de l'accord constituerait donc une porte ouverte à des entreprises liées à la Mafia.</p> <p>Pour mémoire, deux autres entreprises, Italcoge et Martina SRL, étant intervenues pour LTF ont été considérées par les CARABIERI comme liée à la 'Ndrangheta, organisation mafieuse. (Voir page 603 et 604)</p> <p>http://lyonturin.eu/documents/docs/RAPPORT%20CARABINIERI%20ITALGO%20MARTINA.pdf</p>
<p>constitution d'un tribunal arbitral pour régler les différends d'une part entre les Parties ou entre le Promoteur public et l'une des Parties, d'autre part entre le Promoteur public et les titulaires des contrats ayant pour objet la construction et l'exploitation des ouvrages de la section transfrontalière.</p>	<p>Les règles de constitution de ce Tribunal arbitral et les règles fonctionnement doivent être précisées tant il est vrai que l'actualité récente a montré l'importance et les risques de tels tribunaux.</p>
<p>- Conséquences administratives</p>	
<p>Après la ratification et l'entrée en vigueur de l'accord, la constitution du futur Promoteur nécessitera que l'Etat détermine sa nature, élabore avec l'administration italienne ses statuts, le constitue, l'installe et assure la transition avec LTF.</p>	<p>Une nouvelle fois le Législateur ne dispose d'aucune précision sur ce futur promoteur, pas même sa « nature » juridique.</p>
<p>- Conséquences en termes de relation bilatérale</p>	
<p>Associant les acteurs locaux (notamment la région Rhône-Alpes et les provinces du Piémont et de la Lombardie), ainsi que l'Union européenne, il permet de développer les échanges transfrontaliers entre la France et l'Italie.</p>	<p>Il s'agit d'une allégation que rien aujourd'hui ne vient conforté. En effet, les capacités inutilisées de la ligne ferroviaire existante auraient dû permettre de développer les échanges allégués pour autant que leurs fondements existent.</p>

<p>La CIG a été chargée, en décembre 2007, par les ministres français et italien de préparer un nouvel accord portant notamment sur le tracé définitif, la prise en charge financière, les principes de gouvernance de l'opération, en particulier du Promoteur public appelé à succéder à LTF, les modalités de réalisation et la politique de report modal.</p>	<p>Il n'entrait donc pas dans le champs de compétence de la CIG de proposer l'abandon de la garantie que constituait le préalable indispensable de la saturation de l'existant. Par ailleurs, elle n'a rien mis en œuvre de façon probante et tangible sur « la politique de report modal ».</p>
	<p>Remarques sur les nouvelles technologies Ce texte ne fait aucune référence aux nouvelles technologies et notamment pas aux augmentations de capacités permises par la motorisation répartie, ni à la captation du trafic marchandises régional rendu possible par le pilotage à distance des wagons et qui permet de redévelopper les wagons isolés et de créer un véritable service de transport ferroviaire de groupage et dégroupage.</p>
	<p>La ratification est elle nécessaire Il existe un traité qui prévoit notamment : La saturation des lignes existantes, l'impossibilité de lancer les travaux avant d'avoir obtenu le financement.</p> <p>Cette dernière clause doit être comprise pour l'ensemble du projet et non seulement des parties du projet : http://lyonturin.eu/documents/docs/debat%20assembl%C3%A9e%20lyon%20turin%2020020213.pdf <i>« A cet égard, je précise à Mme la rapporteure que l'accord vaut pour la réalisation complète de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin ; il durera donc jusqu'à ce que la liaison soit terminée. »</i> J.C. Gayssot Ministre des Transports (page 1372)</p>
	<p>L'étude d'impact ne précise pas que le nouvel accord permet de « ... transférer au Promoteur public la qualité de gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique du Fréjus. » Accord du 30 janvier 2012 article 24. http://lyonturin.eu/documents/docs/accord%20franco%20italien%2030%2001%202012.pdf Dans ce cas RFF perdra sa qualité de gestionnaire de cette infrastructure.</p>