

Vivre et Agir en Maurienne
Villarbernon
73140 Saint Michel de Maurienne
vamaurienne@yahoo.fr

Assemblée Nationale
126 rue de l'Université
75355 Paris 07 SP

Copie envoyée par mail aux parlementaires de l'Assemblée Nationale et du Sénat

Saint Michel de Maurienne, le 11 décembre 2016

Objet : Demande d'une contre-expertise des évaluations socio-économiques du projet ferroviaire « Lyon -Turin » préalable au projet de loi autorisant l'approbation de l'accord pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin

Références :

Projet de loi N4170 autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne signé le 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin
Déclarations d'utilité publique du 7 décembre 2007 pour la réalisation de la partie française du tunnel de base, du 23 août 2013 pour la réalisation de l'accès français au tunnel de base.

Madame, Monsieur,

Au sein de notre association savoyarde, nous agissons en faveur de la préservation de l'environnement et contestons l'utilité publique du projet ferroviaire « Lyon-Turin ». Nous demandons l'utilisation immédiate de la voie existante pour transférer les marchandises sur les trains.

A ce titre, en date du 21 octobre 2016, nous avons demandé à Monsieur le premier ministre, de missionner le CGI (Commissariat Général à l'Investissement) de la contre-expertise socio-économique du projet Lyon-Turin ferroviaire.

Le 26 octobre, le gouvernement a déposé un projet de loi autorisant l'approbation de l'accord pour la réalisation et l'exploitation de ce projet. Cette actualité nous a conduits à renouveler notre demande d'engager immédiatement cette procédure et d'en faire un préalable à l'examen du projet de loi.

Au regard de ce projet de loi, nous souhaitons sélectionner et porter à votre attention quelques éléments qui confirment l'absolue nécessité de la réévaluation socio-économique de ce dossier.

Un fascicule préfacé par des parlementaires documente les faits :

http://lyonturin.eu/analyses/docs/Fascicule/Fascicule_oct2016_LT_DI_20161029%20final.pdf

1 / Arguments marketing usés entérinés par le projet de loi :

« Autrement dit, le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin doit donc tout à la fois permettre de transférer, de la route vers le fer, le trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes et d'améliorer les liaisons des vallées et des grandes agglomérations alpines de France et d'Italie, et ainsi **réduire sensiblement** le temps de trajet Paris-Milan. »

Le pré-projet de loi NOR : MAEJ1234994L/Bleue-1 indiquait « Le projet ferroviaire Lyon-Turin doit donc tout à la fois permettre de basculer, de la route vers le fer, le trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes et améliorer les liaisons entre les grandes agglomérations alpines de France et d'Italie, et ainsi de **réduire le temps de trajet Paris-Milan à 4 heures (7 heures aujourd'hui)**. »

1.1/ Transport voyageurs : temps de trajet Paris-Milan

Le texte indique « une réduction sensible » du temps de trajet Paris – Milan et fait donc preuve de prudence par rapport au pré-projet annonçant un trajet Paris -Milan en 4 heures. Alors que cette évaluation de temps ne comprend aucun arrêt entre les deux villes et est comparée aux 7 heures actuelles avec 9 arrêts. Avec l'extrait du site internet de TELT joint, vous constaterez comment le projet de loi entérine un exercice de marketing commercial.

L'émission « Pièces à Conviction » diffusée en novembre 2015 sur FR3 met en évidence le vrai gain de temps qui serait seulement de 75 mn au lieu des 3 heures annoncées. Interrogé, Le Président de TELT Tunnel Euralpin Lyon-Turin a qualifié cette communication « *de présentation favorable* » et avoué « *on a un peu simplifié* ».

Plus récemment, la SNCF a commandé à Alstom, pour 200 millions d'euros, les nouvelles rames TGV équipées avec l'« ERTMS2 » qui permettront d'effectuer le trajet Paris-Milan en 5h15 en utilisant la LGV entre Turin et Milan.

Le CGI pourrait rapidement confirmer le véritable gain de temps, de 1 heure, et ainsi préciser l'ampleur de la « réduction sensible ».

1.2/ Transport voyageurs : prévisions de fréquentation

En 1991, les prévisions étaient de 19 millions de voyageurs. En 2012 elles ont été réduites à 4 millions de voyageurs.

En novembre 2015, le PDG du Lyon Turin concluait : « *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. Les malentendus persistent [...] il ne s'agit pas d'une ligne à grande vitesse.* » Source : journal La Tribune, janvier 2015

1.3/ Transport de marchandises : obsolescence des prévisions d'explosion des flux

En 1993, la saturation du tunnel du Fréjus était prévue pour 2010-2020. En 2002, les prévisions indiquaient le doublement en 10 ans et la multiplication par 4,5 ou 6 du trafic de marchandises.

En fait, les tonnages transportés par la route et le rail ont diminué avec l'évolution de la production industrielle.

A son maximum entre 1994 et 1998, le transport de marchandises par camions et trains dans les Alpes du Nord était de 35 Millions de tonnes dont 10 sur la voie ferrée. En 2015, il est de 22 millions de tonnes dont 3,5 sur la voie ferrée.

En 2015, au journaliste qui demandait « Actez-vous que l'argument avancé depuis de nombreuses années sur l'augmentation des flux européens n'existe plus ? », le PDG du Lyon Turin répondait :

« *Absolument, ce n'est plus un argument [...] L'argument qui consistait à dire que le tunnel existant allait être saturé n'a plus lieu d'être.* » Source : journal La Tribune, janvier 2015

2 / Disqualification par le projet de loi de la voie ferrée actuelle et du tunnel du Mont Cenis

« Toutefois, la saturation de la voie ferrée de la côte méditerranéenne, supportant un trafic régional très conséquent, et 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, et imposant une seconde -

voire une troisième- locomotive pour les convois lourds à partir de Saint Jean de Maurienne, ne permettent pas de garantir des coûts compétitifs et une qualité de service suffisante pour offrir une alternative ferroviaire efficace au mode routier. »

2.1/ Le pourcentage de fret ferroviaire à travers les Alpes dans la moyenne française

Les statistiques montrent que le transport ferroviaire représente 10% du total du transit international de marchandises passant nos frontières. En effet, 90% des échanges de marchandises avec nos voisins se font actuellement par la route.

C'est-à-dire que la France, pour ces échanges terrestres fait aussi bien avec l'Italie qu'elle le fait en moyenne avec ses autres voisins alors que pour la plupart de ces pays, il n'existe aucune « barrière » géographique limitant l'usage du ferroviaire.

2.2/ Capacité de la ligne existante rénovée

En 1998, 100 trains de fret circulaient sur la voie ferroviaire existante entre Lyon et Turin. En 2015, cette voie est utilisée à 20% de ses capacités avec 20 trains par jour. 3 TGV seulement circulent dans chaque sens entre la France et l'Italie et les trains régionaux transfrontaliers ont été supprimés.

Depuis 2012, la ligne ferroviaire et les tunnels sont au gabarit européen GB1 entre Ambérieu et l'Italie moyennant un investissement de 1 milliard d'euros. Ce qui porte la capacité ferroviaire à 17,5 millions de tonnes par an contre 10 millions de tonnes par an effectivement réalisées en 1998.

2.3/ Utilisation d'infrastructures similaires en Suisse et en Autriche

Dans des tunnels de même génération, les Suisses au Gothard et les Autrichiens au Brenner passent respectivement 17 et 15 millions de tonnes par an pour 3,2 millions de tonnes par an au Mont Cenis

2.4 / Succès de l'autoroute ferroviaire AFA

En 2002, l'AFA, Autoroute Ferroviaire Alpine, d'Aiton à Orbassano est annoncée pour transporter 300 000 camions par an. Les capacités de transport, utilisées à 95% en 2015, sont limitées à 30 000 camions par an. La montée en puissance de ces installations est bloquée pour d'obscures raisons administratives.

2.5/ Les Suisses ont leur tunnel de base du Saint Gothard – La France veut le sien !

En 2014, 80% du trafic de marchandises essentiellement Nord-Sud à la frontière de la Suisse est du trafic de transit. La Suisse est donc dans l'obligation de construire d'énormes infrastructures pour faciliter la traversée de son pays. Le trafic de transit représente un poids et non une source de richesse. Quelle richesse apporterait l'augmentation d'un trafic de transit Est-Ouest ?

2.6 / Un nouveau tunnel sans accès

En 1998, le Conseil Général des Ponts et Chaussées déclarait « réaliser le tunnel de base en premier lieu alors que sa capacité serait très supérieure à ce que peuvent admettre certaines sections ferroviaires à son Nord et à son Sud, serait mettre la charrue avant les bœufs»

C'est pourtant ce que propose ce projet de loi. De son côté l'Italie vient de réduire significativement le budget alloué aux accès.

3/ Un projet de loi sans financement

« S'agissant de la participation de l'Etat français pour le financement de la réalisation de la section transfrontalière, le Gouvernement poursuit les réflexions, examinant l'intérêt de mobiliser de nouvelles sources de financement en faveur du projet et du report modal, en complément des dotations aujourd'hui apportées par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Les modalités de ce financement seront détaillées en loi de finances. »

3.1 / Le financement doit être défini avant le lancement des travaux

L'article 16 du traité franco-italien du 4 septembre 2014 N° 2014-1002, accord intergouvernemental du 30 janvier 2012, exige que le financement soit défini avant le lancement des travaux. En août 2016, la Cour des Comptes établit que le financement n'est pas précisé. L' « *information précise*

relative au mode de financement et à la répartition envisagés » ne pouvait donc pas être contenue dans les dossiers d'enquête publique en 2006 pour le tunnel de base et en 2012 pour les accès français.

3.2 / Décision du Conseil d'Etat pour la LGV Poitiers-Limoges

Pour mémoire, le Conseil d'État a confirmé le 15 avril 2016 qu'une identification précise des financements est indispensable pour un projet d'infrastructure similaire.

« Considérant que le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges se borne, dans son analyse des conditions de financement du projet, à présenter les différentes modalités de financement habituellement mises en œuvre pour ce type d'infrastructures et les différents types d'acteurs susceptibles d'y participer ; qu'il ne contient ainsi aucune information précise relative au mode de financement et à la répartition envisagés pour ce projet ; qu'eu égard notamment au coût de construction, évalué à 1,6 milliards d'euros en valeur actualisée 2011, **l'insuffisance dont se trouve ainsi entachée l'évaluation économique et sociale** a eu pour effet de nuire à l'information complète de la population et été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative ; que le décret attaqué a ainsi été adopté dans des conditions irrégulières »

3.2 / Capacité de financement de l'AFITF

Vous connaissez mieux que nous les difficultés de l'AFITF, Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, qui a aujourd'hui les plus grandes difficultés à financer les projets prioritaires de rénovation du réseau ferré existant.

3.3/ Des évaluations budgétaires régulièrement réévaluées et donc peu crédibles

Le coût des études en cours étaient annoncé à 371 millions d'euros. La dépense réelle est de 1,2 milliards d'euros. Cette dérive d'un facteur 3 oblige à la prudence au regard des nouvelles prévisions.

En 1991 pour le projet global, l'évaluation initiale indiquait un budget de 2,8 milliards d'Euro. En 2012, la Cours des Comptes le réévaluait à 26,1 milliards d'euros.

Le coût kilométrique était annoncé à 10,7 millions d'euros/km, il est aujourd'hui budgété à 100 millions/km sur la totalité du trajet et à 150 millions/km pour le tunnel de base de 57km.

Initialement estimé à 4,5 milliards d'euros, le coût du tunnel de base est maintenant évalué à plus de 10 milliards d'euros.

3.4 / Chronique d'une faillite annoncée : Perpignan – Figueras

Située sur le même corridor européen que le projet Lyon-Turin, après seulement cinq années, l'exploitant de la section Perpignan - Figueras est en faillite.

Pour 6 fois moins cher que le tunnel Lyon-Turin, cette section devait développer les activités entre Paris - Lyon -Barcelone et transporter les **10 000** camions par jour circulant au Perthus.

Les prévisions étaient surévaluées de 85% pour les voyageurs et 92% pour les marchandises.

La faillite de la section ferroviaire Perpignan-Figueras dont le coût a été de 25 millions d'euros/km pour une population Lyon / Barcelone de 7,5 millions d'habitants, démontre qu'un projet à 150 millions d'euros /km pour 4,5 millions d'habitants risque de connaître une faillite plus grave.

4 / Le cadre de la contre-expertise par le CGI

4.1 / Fréquence des évaluations financières reposant sur des estimations de trafic optimistes

Le rapport du gouvernement relatif à la dette de SNCF Réseau, reconnaît qu' « il est en effet fréquent dans le secteur des transports que les évaluations financières reposent sur des prévisions de trafic trop optimistes, conduisant à en surestimer la rentabilité pour le gestionnaire de l'infrastructure. Pour un investisseur aussi important que SNCF Réseau, le cumul de ces erreurs est préjudiciable à terme. Ainsi, pour chaque projet d'investissement de SNCF Réseau dont la valeur excède 200 M€ l'autorité de régulation des activités ferroviaires (l'ARAFER) émet désormais un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant apporter à SNCF Réseau sa contribution

propre, et le législateur lui a demandé d'être particulièrement attentif à la « pertinence des prévisions de recettes nouvelles »

Il est précisé qu'« outre cette règle d'or, dont le décret de mise en œuvre est actuellement soumis à l'examen du Conseil d'Etat, le contrôle des évaluations financières des grands projets de SNCF Réseau a été renforcé »

Il est à noter que ces commentaires s'appliquent au projet Lyon-Turin, porté jusqu'en 2015 par RFF, Réseaux Ferrés de France, devenu aujourd'hui SNCF Réseau.

4.2 / Monsieur le Premier Ministre promeut la contre-expertise du CGI pour les grands projets

En page deux du référé relatif à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, du 10 août 2016, vous indiquez : « Il ne me paraît pas souhaitable que l'État se dessaisisse de ses prérogatives en matière d'expertise des projets d'infrastructures et de choix des investissements, d'autant plus qu'elles ont été renforcées par l'attribution par la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 au Commissariat général à l'Investissement d'une mission de contre-expertise des évaluations socio-économiques des projets les plus importants. »

4.3 / Une potentielle faiblesse économique du dossier : l'Europe payera

D'autre part, la commission des finances du Sénat, dans son rapport du 28 septembre 2016, constate la potentielle faiblesse économique du dossier et note les éléments suivants :

« Le Lyon-Turin, un ambitieux projet dont la rentabilité socio- économique est controversée, mais qui est pris en charge à 40 % par l'Union européenne. »

« S'il présente certaines faiblesses, mises en lumière par la Cour des Comptes, le fait que l'Union européenne finance 41 % des dépenses du tunnel de base et que la part de la France se limite à 2,1 milliards d'euros devrait préserver les intérêts de notre pays. »

4.4 / Règlement européen en matière de financement

Il convient donc de s'intéresser au règlement financier applicable au budget général de l'Union Européenne et ses règles d'application qui établit à l'article 30 :

« Les crédits sont utilisés conformément au principe de bonne gestion financière, à savoir conformément aux principes d'économie, d'efficacité et d'efficacité...

Le principe d'efficacité vise le meilleur rapport entre les moyens mis en œuvre et les résultats obtenus. Le principe d'efficacité vise l'atteinte des objectifs spécifiques fixés et l'obtention des résultats escomptés. »

4.5 / La réponse du CGI

Monsieur le Commissaire Général à l'Investissement dans le courrier de réponse à notre association du 30 septembre 2016 indique que la déclaration d'utilité publique relative aux accès du projet Lyon Turin a été adoptée en août 2013, c'est- à-dire entre le vote de cette loi et la parution du décret. Pour quelques mois de procédures, l'Etat, l'Europe et donc les contribuables français et plus largement européens sont privés d'une contre-expertise.

4.6 / La commission des finances du Sénat propose la contre-expertise du CGI

La même commission des finances du Sénat propose de « soumettre à l'avis du Commissaire Général à l'Investissement (CGI) les projets dépassant le seuil de 100 millions d'euros dont la déclaration d'utilité publique a été prise avant 2014 ainsi que les grands projets de modernisation des réseaux existants » (proposition numéro 6).

5/ Un bilan environnemental effrayant

« Au total, le bilan de l'opération sur le plan environnemental apparaît positif. »

En vue d'obtenir la contre-expertise du CGI, cette argumentation se concentre sur les critères socio-économiques. Nous vous prions de croire qu'il est compliqué pour nous de rester muets au regard de cette phrase laconique sur ce sujet. Nous nous contenterons de citer Monsieur Nicolas Hulot.

5.1 / Déclaration de Nicolat Hulot

Nicolas Hulot le 4 juin sur France Inter déclarait : « toutes les solutions alternatives n'ont pas été étudiées ».

Par considération pour nos représentants élus, nous avons demandé à Monsieur le Premier Ministre, de charger le Commissariat Général à l'Investissement de la contre-expertise socio-économique du projet Lyon-Turin.

Il est impératif que la qualité du projet de loi soit à la hauteur des conséquences de cet investissement global estimé par la Direction du Trésor en 2012 à 26,1 milliards d'euros, dont 9,6 milliards pour la section transfrontalière, et reflète des données et des estimations actualisées.

Alors que l'AFITF, Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, a les plus grandes difficultés à financer les projets prioritaires de rénovation du réseau ferré existant, souhaitez-vous entériner une décision aussi lourde de conséquences financières « à l'aveugle » ?

Dans ce cadre, nous serons disponibles pour faciliter cette évaluation et partager les données en notre possession ainsi que notre compréhension des enjeux.

Dans l'attente de votre réponse et restant disponible pour d'autres informations, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Annie Collombet
Coprésidente de Vivre et Agir en Maurienne

PJ : Extrait du site internet de Tunnel Euralpin Lyon Turin

Document site LTF <http://www.ltf-sas.com/25-2/>

