

Vérification des interventions débat sur la Loi d'Orientation des mobilités, 3^e séance, Jeudi 13 Juin concernant le Lyon-Turin

Le Lyon-Turin est un projet dont le coût, s'il se réalisait, serait supérieur à 26 milliards d'euros, selon la Direction du Trésor citée par la Cour des Comptes, financé par l'argent public de la France, de l'Italie et de l'Europe. Un tel projet ne peut être engagé sur des affirmations erronées ou des contrevérités flagrantes.

Nous vous proposons une vérification documentée des déclarations de Madame la Ministre chargée des transports Elisabeth Borne et Madame la Députée Emilie Bonnivard ou encore de Madame Bérangère ABBA Rapporteur.

Vous pourrez ainsi constater que leurs déclarations ci-dessous sont erronées.

La vidéo de la séance est disponible sur ce lien :

http://videos.assemblee-nationale.fr/video.7805119_5d02a25e998e7

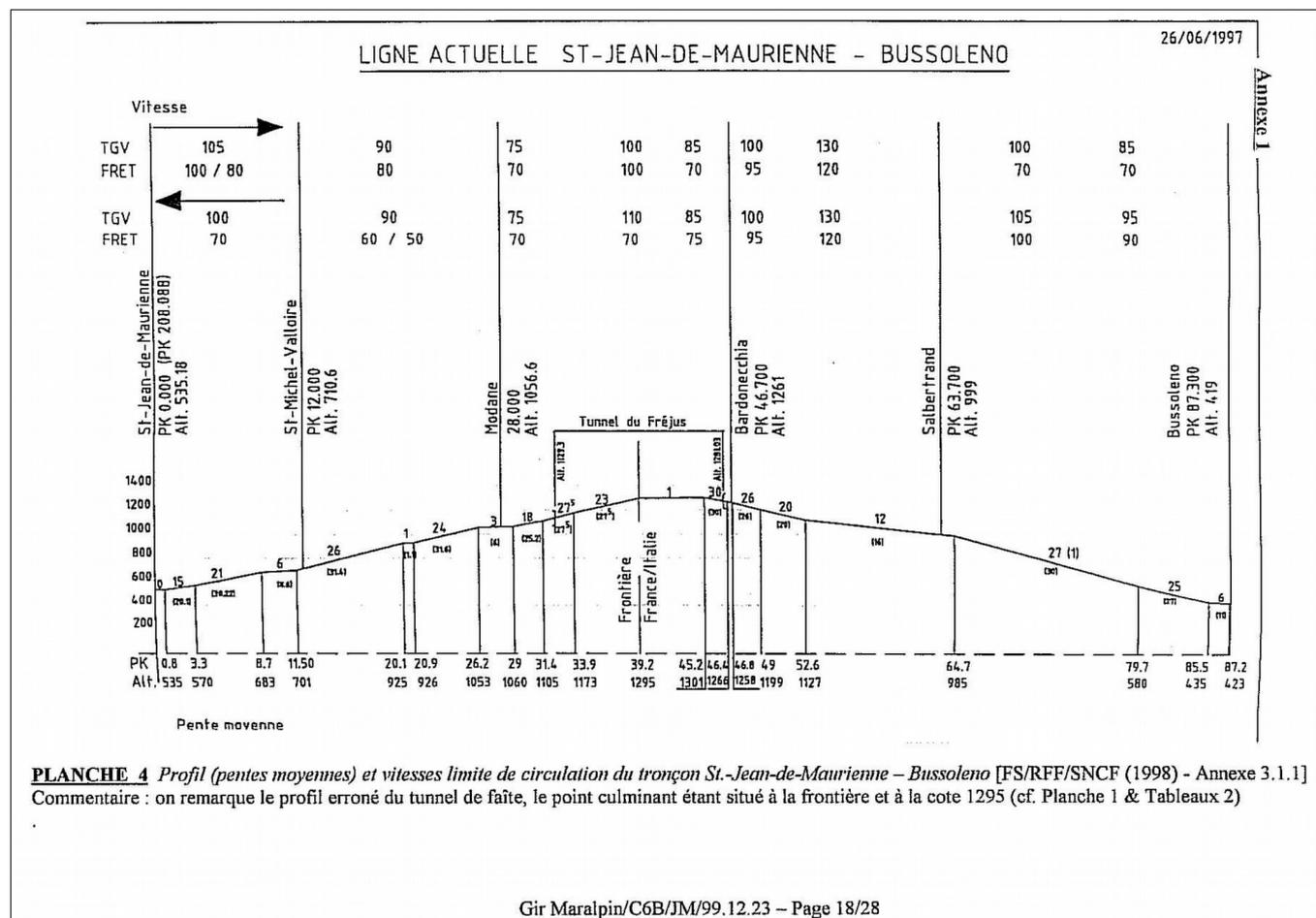
1-La pente de la ligne ferroviaire existante entre la France et l'Italie serait de 6% :

Madame la Députée Emilie Bonnivard à partir de la 44^e minute : « *c'est une infrastructure qui a un % de pente de plus de 6 %, donc vous ne pouvez pas mécaniquement, techniquement avoir du transport de fret à ce type d'altitude avec un tel niveau de pente* »

Mme la Ministre Elisabeth Borne à partir de la 47^e minute : : ...avec des pentes de 6 % ... on pourrait se dire c'est pas grave...

Les documents démontrent que c'est FAUX : la pente maximale est de 3% sur une longueur de 1200 mètres.

Sources : GIR Maralpin 26/06/1997 / Rapport Conseil Général des Ponts et Chaussées 1998 Ingénieur général Christian Brossier), page 56



prement dit présente des pentes pouvant atteindre 3 %. Cette configuration de la ligne du Fréjus impose que, à partir de St-Jean en France et d'Oulx en Italie, des machines de pousse soient attelées derrière les trains de plus de 1000 tonnes ; par

2- La projet complet ne coûterait que 17 milliards dont seulement 25% à la charge de la France

Madame la Députée Emilie Bonnard à partir de la minute 44 : « l'infrastructure globale ne coûte pas 26 milliards, la totalité de l'infrastructure revue à jour et phasée c'est 17 milliards avec une part française qui est de 25% et une part européenne à plus de 50% de financement de la totalité de l'infrastructure »

Les documents démontrent que c'est FAUX : Les documents d'enquête publique sur lesquels se fonde la déclaration d'utilité publique confirment l'évaluation de la Direction du Trésor de 26,1 milliards d'euros.

Sources : Dossier RFF enquête publique accès français Lyon-Turin (notice C) / Référé de la Cour des Comptes du 1^{er} août 2012 à Jean-Marc Ayrault, Premier Ministre, sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin

INTERET ET BILAN SOCIO-ECONOMIQUE DU PROGRAMME

3. LES BILANS ECONOMIQUES ET SOCIO-ECONOMIQUES DU PROGRAMME

Contexte règlementaire et hypothèses générales

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée notamment par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) n° 96 - 1236 du 30 décembre 1996 et par la loi n° 99 - 533 du 25 juin 1999, fixe, dans ses articles 1 à 3 les objectifs de la politique des transports et prévoit dans son article 14 §2 le principe de l'évaluation des grands projets d'infrastructures.

Coûts d'investissement

Les coûts d'investissements en infrastructure sont présentés dans le tableau suivant.

Lignes	Coût
Lignes d'accès côté français	11 378
CFAL (part concernée par les trafics transalpins) ^a	997
Grenay - Chambéry par Dullin L'Epine	4 145
1er tube Chartreuse et belledonne	2 952
2ème tube Chartreuse et belledonne	2 129
Travaux LGV entre Grenay et Avressieux	1 155
Section internationale	10 480
Lignes d'accès côté italien	2 220
TOTAL	24 078

Coûts d'investissement (M€ CE 2009)

Du fait notamment du renforcement des règles de sécurité dans les tunnels et du changement de tracé de la partie commune, l'estimation du coût global du projet, y compris les accès, est passée en euros courants de 12 Md€ en 2002 à plus de 20 Md€ (présentation du dossier d'avant-projet sommaire des accès) en 2009, puis à 24 Md€ (évaluation socio-économique de février 2011), voire 26,1 Md€ selon les dernières données communiquées par la direction générale du Trésor.

4. Des prévisions de trafic revues à la baisse

3- Les nouveaux Tunnels auraient permis à la Suisse et l'Autriche d'avoir 70 % de fret sur le rail

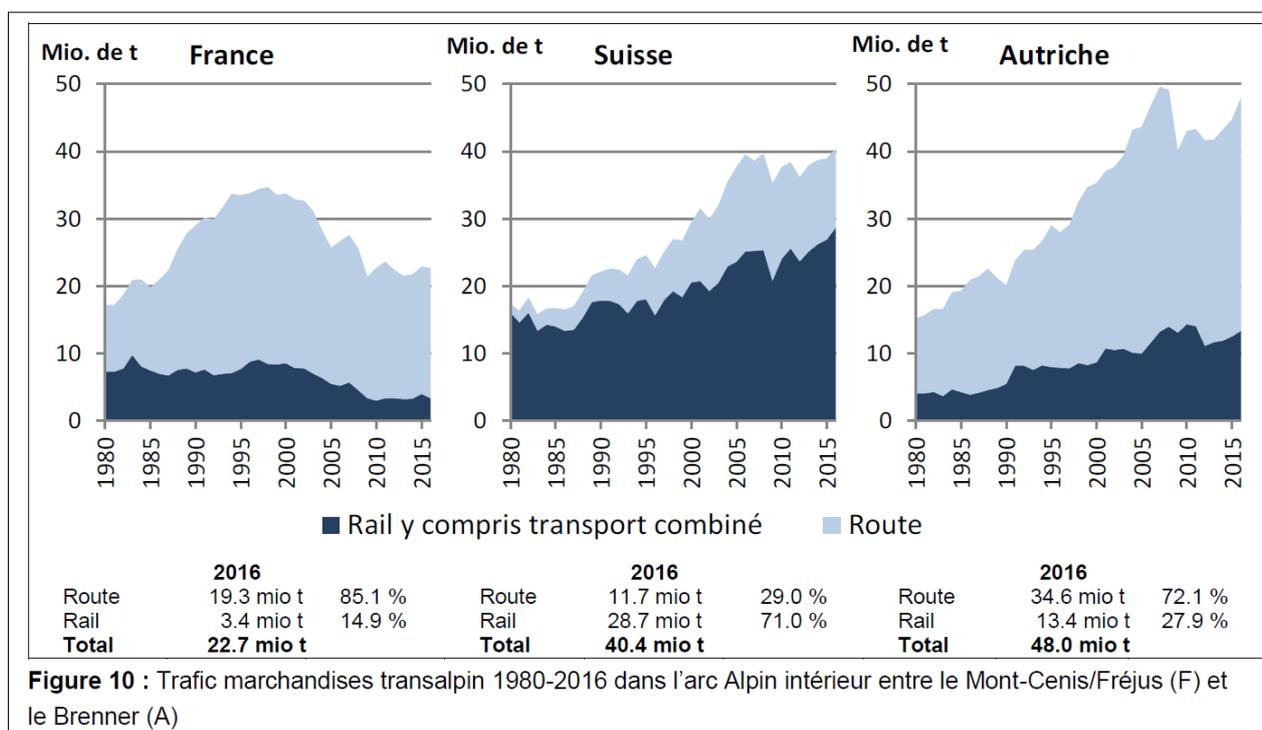
Madame la Députée Emilie Bonnard à partir de la 44^e minute : « *quand vous prenez la Suisse, l'Italie et Autriche, grâce aux nouvelles infrastructures et aux 3 nouveaux tunnels en 15 ans, ...et bien la part, elle est à 70 % [sur le rail]* »

Les documents démontrent que c'est FAUX : La part du fret ferroviaire entre la Suisse et l'Italie est effectivement d'environ 70% mais elle l'était déjà en 2000 sur les lignes ferroviaires existantes identiques à notre voie ferrée franco-italienne.

Sources : Office Fédéral des Transports Suisse *Rapport sur le transfert du trafic de novembre 2017*
<https://www.parlament.ch/centers/documents/fr/verlagerungsbericht-2017-f.pdf>

En millions de tonnes	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Route	30.2%	35.2%	33.7%	35.7%	36.2%	39.1%	37.3%	36.0%	36.5%	33.7%	32.3%	30.9%	29.0%
Transport combiné	34.2%	41.6%	43.9%	43.2%	41.7%	42.2%	43.4%	44.4%	45.2%	48.0%	48.5%	48.9%	49.1%
TWC	35.6%	23.3%	22.4%	21.0%	22.1%	18.7%	19.3%	19.6%	18.4%	18.3%	19.1%	20.3%	21.9%
Rail total	69.8%	64.8%	66.3%	64.3%	63.8%	60.9%	62.7%	64.0%	63.5%	66.3%	67.7%	69.1%	71.0%

Tableau 8 : Répartition modale en fret transalpin 2000 -2016



Le tunnel de base du Gothard est entré en exploitation en décembre 2016, à la fin d'une année où la part de fret ferroviaire a été de 71%. Le tunnel de base du Loetschberg est un tunnel intérieur à la Suisse, mono-tube, débouchant sur le tunnel du Simplon ouvert en 1901, toujours utilisé pour la liaison Suisse-Italie, notamment par BLS cargo, filiale à 45 % de la SNCF.

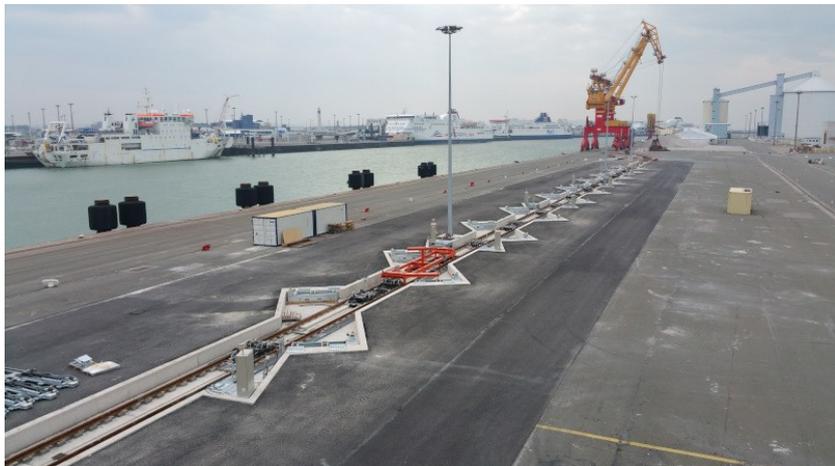
On note que les politiques françaises depuis de longues années ont conduit à des pertes de parts de marché pour le ferroviaire, malgré un fret en baisse depuis 1998 alors que sur des infrastructures de même caractéristiques que la ligne Lyon-Turin existante (pente, altitude) et avant l'ouverture de nouveaux tunnels, la Suisse et l'Autriche ont augmenté la part du fret ferroviaire.

La déclaration de Madame la Députée est donc FAUSSE.

4- Les trains en provenance de Calais seraient coupés

Mme la Ministre Elisabeth Borne, déclare à la minute 46 de la vidéo en lien :

« il y a une autoroute ferroviaire entre Calais et Turin lancée l'an dernier, on ne peut pas faire passer l'autoroute ferroviaire sans couper les trains, parce que, comme l'a dit Mme la députée, avec des pentes de 6 % ... on pourrait se dire c'est pas grave on met 2 loco qui tirent et 3 qui poussent ... ça complique l'exploitation »



Voici la photo du quai de Calais, comprenant 10 positions sur 5 wagons Modalhor. Pour charger 24 PL, le train avance plusieurs fois

La ligne permet 13 wagons chargés, sans motrice de pousse.

Les 5 trains hebdomadaires circulant en Juin 2019 venant de Calais comprennent 12 wagons; moins que la capacité maximale de la ligne ils ne sont pas coupés.

Vidéo des 12 wagons pour les trains de Calais

<http://lyonturin.eu/analyses/docs/calais%20orbassano%202024%20positions.MOV>

Les faits contredisent les propos de Madame la Ministre, qui ne peut pas apporter la preuve de ce qu'elle avance

5- Le Conseil d'Orientation des Infrastructures ne se serait pas prononcé sur le Lyon-Turin

La rapporteure de la Commission Mme Béragère ABBA, déclare à la minute 51, « le projet Lyon-Turin ne faisait pas parti des prérogatives et du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures »

Le COI indique dans son rapport page 56 « Les projets financés par des sociétés de projet publiques ad hoc, à savoir le Grand Paris Express, le Charles de Gaulle-Express, le tunnel international Lyon-Turin et le CSNE ont été exclus des travaux du Conseil. Leurs financements ne sont donc pas inclus dans les scénarios présentés, mais le Conseil n'ignore pas qu'ils pèsent également en termes de dépenses publiques au sens du traité de Maastricht et de prélèvements obligatoires. »

Le COI donne un avis clair sur les accès jusqu'à St Jean de Maurienne, entrée prévue du Tunnel transfrontalier. Le COI note ainsi page 79 de son rapport concernant les accès du Lyon-Turin « **les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables** »

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01_rapport_coi.pdf

Au-delà, le Conseil observe que s'agissant des voies d'accès au tunnel du Lyon-Turin les nouvelles infrastructures projetées entre Grenay et Saint-Jean-de-Maurienne dans ce cadre visent à améliorer pour le transport de voyageurs la qualité des services ferroviaires vers Chambéry, Grenoble, Annecy ou encore Aix-les-Bains et, en matière de fret, à accroître la capacité d'emport de la voie, le besoin ici étant fonction du développement du trafic fret notamment entre la France et l'Italie. Il considère que la démonstration n'a pas été faite de l'urgence d'engager ces aménagements dont les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables. La réalisation de ces travaux ne peut notamment aujourd'hui s'envisager que dans le cadre d'une chronologie ajustée à l'augmentation réelle du trafic de fret de la liaison Lyon-Turin. Il conviendra d'analyser le moment venu avec précision les accroissements de trafics et d'affiner les modélisations pour déclencher ces investissements dès lors que les anticipations permettront de considérer qu'ils deviennent effectivement justifiés. Il semble peu probable qu'avant dix ans il y ait matière à poursuivre les études relatives à ces travaux qui au mieux seront à engager après 2038.

Les accès au Lyon-Turin n'apparaissent dans aucun des 3 scénarios du COI pour la simple raison que la programmation des investissements s'arrête en 2032 et que l'examen des accès a été reporté à après 2038. En respectant la déclaration de la Ministre et le texte du projet de loi, il n'y a pas d'investissement prévu dans le scénario numéro 2 .

A contrario, le COI a opté, comme toutes les administrations depuis 1998, pour l'utilisation de la ligne existante entre Dijon et St-Jean de Maurienne, qu'il recommande de moderniser pour un montant estimé à 700M€.

A contrario, le Conseil considère au regard des éléments qu'il a eu à disposition qu'il est judicieux de moderniser dans un cadre progressif le tronçon Dijon-Ambérieu-Chambéry-Montméliant-Saint-Jean-de-Maurienne de la ligne existante Dijon-Modane pour lui permettre d'accueillir dans de bonnes conditions les trafics de fret. Les investissements requis, de renforcements d'installation électrique et d'amélioration de l'exploitation sont estimés à environ 700 M€.

La déclaration de Madame la Rapporteur est donc contredite par la lecture du rapport du COI.

6- La sécurité du Tunnel interdirait aux trains de se suivre et de se croiser, la capacité ne serait que de 60 trains par jour

Mme la députée Emilie Bonnard, déclare à partir de la minute 34 de la vidéo en lien ci-dessus « ...dans cette infrastructure, les mesures de sécurité ne permettent pas à 2 trains de se croiser, à 2 trains de se suivre, la réalité de la capacité de ce tunnel par jour entre le transport de passagers et le transport de fret est de 60 trains... »

La déclaration de Mme Bonnard est contredite par la déclaration de Thomas Allary, Directeur Régional de SNCF réseau qui écrit le 19 septembre 2018 dans un courrier à Jacques Gounon, que le croisement n'est interdit que pour les trains de marchandises dangereuses

Source : SNCF réseau, Direction Régionale Auvergne Rhone-Alpes

Les normes de tracé applicables dans le tunnel sont celles de RFI. Elles interdisent, en conception des sillons, le croisement et la poursuite de trains de voyageurs par des trains transportant des marchandises dangereuses, ainsi que des trains de marchandises dangereuses entre eux. Elles sont plus restrictives que celles appliquées sur le réseau ferré national français, qui interdisent uniquement en conception le croisement de trains comportant au moins 9 wagons de matières dangereuses avec des trains transportant des voyageurs.

Par ailleurs, les propos de Madame Bonnard sont également contredits par le dossier ayant servi à la déclaration d'enquête publique en 2012, indiquant une capacité de 120 trains de fret par jour
Source : document RFF de l'enquête publique notice pièce C



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

• Les capacités

Les capacités ferroviaires retenues sur le corridor projet ainsi que sur les autres passages alpins sont présentées dans les tableaux ci-dessous.

	Référence			Projet 2020			Projet 2025			Projet 2030			Projet 2035		
	AF	M	Total	AF	M	Total	AF	M	Total	AF	M	Total	AF	M	Total
DUP															
Tunnel Mont-Cenis - Ligne historique (LH)															
Million de tonnes / an	2,7	11,9	14,6	2,7	12,2	14,9	0,6	1,3	1,9	0,6	1,3	1,9	0,6	1,3	1,9
Nombre de trains/j	30	90	120	30	92	122	8	10	18	8	10	18	8	10	18
Tunnel de base - Ligne nouvelle (LN)															
Million de tonnes / an	0	0	0	0	0	0	7,3	14,8	22,1	10,4	25,5	35,9	13,3	30,0	43,3
Nombre de trains/j	0	0	0	0	0	0	70	92	162	98	158	256	126	186	312
Total LH + LN															
Million de tonnes / an	2,7	11,9	14,6	2,7	12,2	14,9	7,9	16,2	24,1	11	26,8	37,8	13,9	45,9	59,8
Nombre de trains/j	30	90	120	30	92	122	78	102	180	106	168	274	134	306	440,0

Capacités ferroviaires à Modane sur le corridor projet

Cette capacité est cohérente avec les circulations observées sur la ligne historique du Gothard jusqu'à fin 2016 avant l'ouverture du tunnel de base et sur la ligne historique du Brenner en activité en attendant l'ouverture du Tunnel de base du Brenner prévue en 2028.

Le RÈGLEMENT (UE) No 1303/2014 DE LA COMMISSION du 18 novembre 2014 concernant la spécification technique relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires n'impose pas non plus l'interdiction de croisement ou de suivi des trains dans les tunnels ferroviaires en exploitation de plus de 10 km.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1303&from=FR>

7- le projet ne coûterait que 17 milliards, dont 25 % pour la France

Mme la députée Emilie Bonnavard, déclare à partir de la minute 44 : « ... c'est 17 milliards avec une part française qui est de 25% et une part européenne à plus de 50% de financement de la totalité de l'infrastructure »

Selon l'accord ratifié du 30 Janvier 2012, la part de financement de la France sur le tunnel transfrontalier est de 42,1%, celle de l'Italie de 57,9 % hors financement européen. Chaque pays finance les infrastructures situés sur son territoire, avec l'aide éventuelle de l'UE.

MODALITÉS DE RÉALISATION DU PROJET AU-DELÀ DES ÉTUDES, RECONNAISSANCES ET TRAVAUX PRÉLIMINAIRES

Article 16

Principes

Le présent titre a pour but de préciser les modalités de financement entre les Parties des prestations réalisées pendant la construction des ouvrages définitifs de la partie commune franco-italienne.

La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale. Les Parties solliciteront l'Union européenne pour obtenir une subvention au taux maximum possible pour ces réalisations.

Par ailleurs, les Parties souhaitent que les principes de tarification de la ligne ferroviaire entre Lyon et Turin tiennent compte, sur chaque section, de l'utilité retirée de leur réalisation par les entreprises ferroviaires et permettent ainsi à la fois d'augmenter l'utilité de l'ouvrage pour les deux États, mais également d'augmenter la capacité d'autofinancement des différents ouvrages.

Pour la première phase, concernant la réalisation de la section transfrontalière, les modalités de financement sont précisées à l'article 18 du présent Accord.

Pour les phases suivantes, chaque Partie finance, avec l'aide de l'Union européenne, les infrastructures situées sur son territoire.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029425907&categorieLien=id>

Les chiffrages de financement de l'UE documentés dans le mandat 2014-2019 font état de la possibilité de financer à hauteur de 40% le seul tunnel transfrontalier jusqu'à hauteur du coût certifié de 8,6 milliards, soit 3,44 milliards d'euros.

L'ensemble des financements des projets européens sont liés aux conditions de financement du Brexit et de la sortie de l'UE. Le budget 2020-2025 sera présenté par la nouvelle commission qui n'est pas nommée.

Dans ces conditions, Madame Bonnavard ne peut présenter un document administratif de l'UE attestant la contribution européenne au projet Lyon-Turin qu'elle avance.