

AUDITION AU SÉNAT 10 FÉVRIER 2021

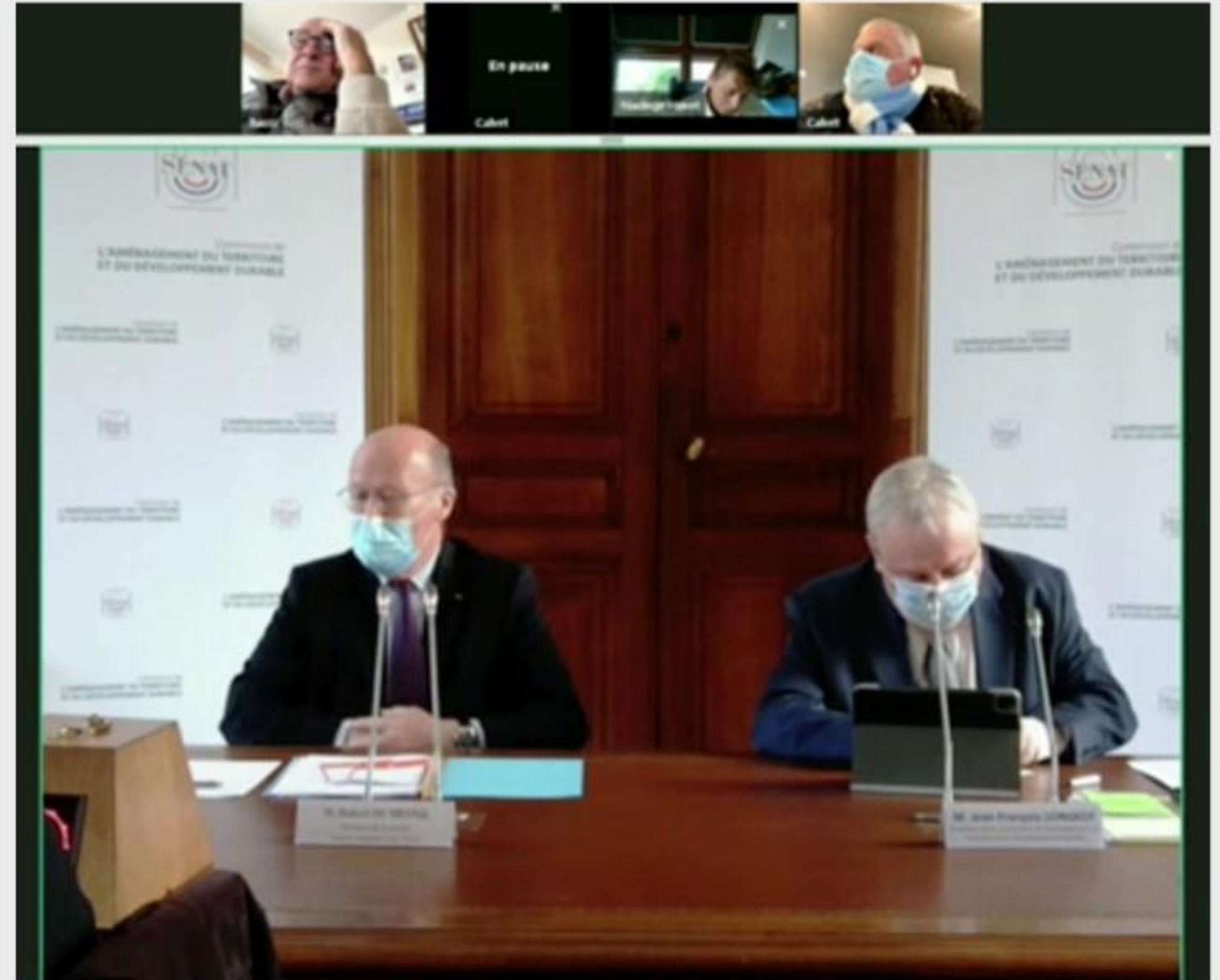


**M. HUBERT du MESNIL
PDG DE
TUNNEL EURALPIN LYON TURIN
(TELT)**

2005 à 2007 : DG de RFF

2007 à 2012 : Président de RFF

2013 à ce jour : PDG de LTF devenue TELT



POUVONS-NOUS LUI FAIRE CONFIANCE ?

EXTRAIT VIDÉO
00h59'58"



« Moi qui suis de nature et d'origine fonctionnaire Mon travail c'est de faire ça donc de fournir des éléments les plus exacts possibles les plus compétents possibles pour que les hommes et femmes politiques puissent prendre leur décision et nous ensuite faisons le travail qu'il nous demandent de faire. »



Extrait de l'émission « Pièces à conviction » diffusée sur France 3 en 2016

https://videos.senat.fr/video.2106315_60239e2703cc9.audition-de-m-hubert-du-mesnil-president-de-la-societe-tunnel-euralpin-lyon-turin-telt-sur-le-p?timecode=237000

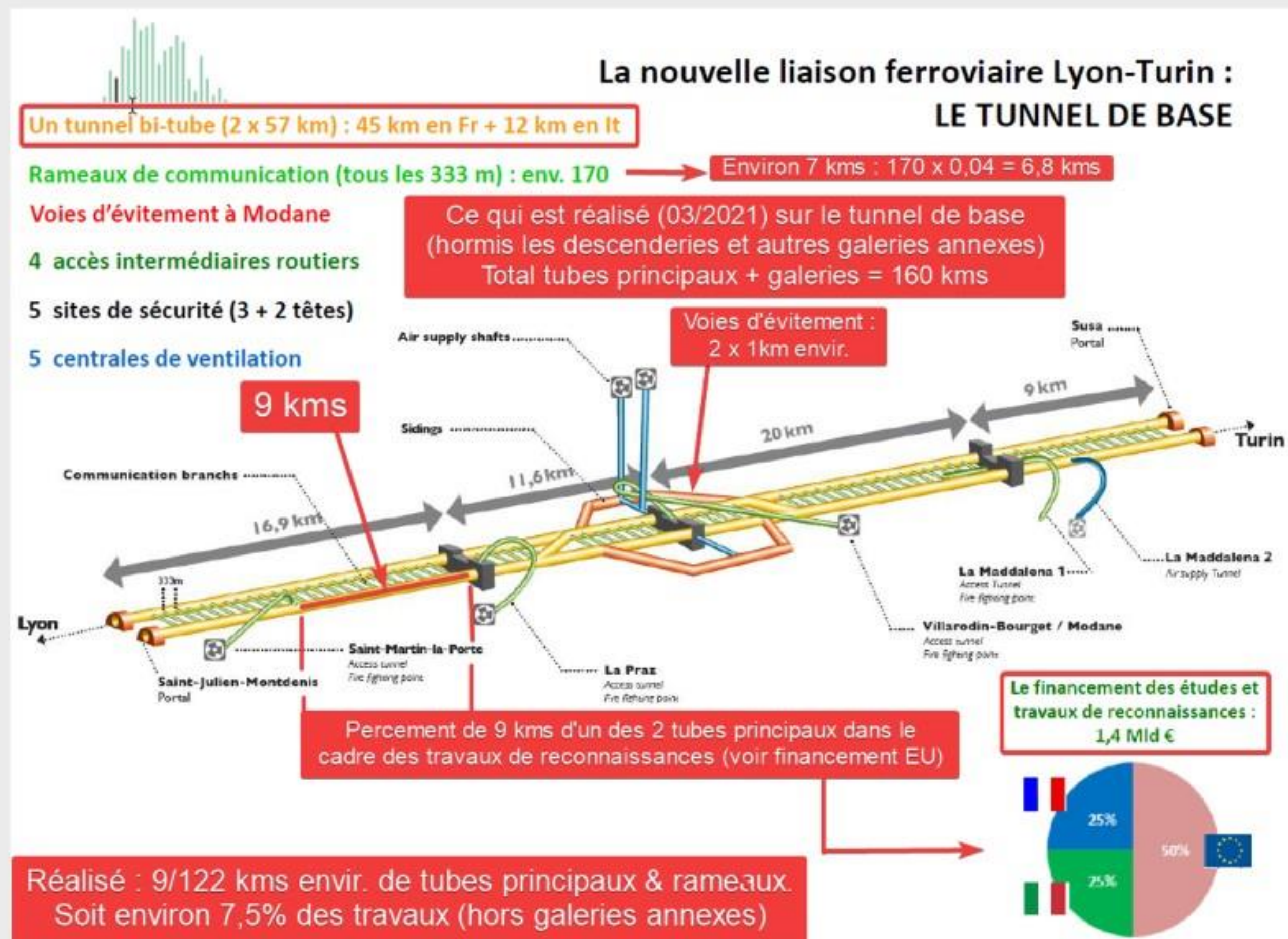
1. «On est maintenant dans une phase de réalisation massive puisque ces appels d'offre pour le tunnel représente un engagement de 4 milliards d'euros.»

EXTRAIT VIDÉO
00h05'07"



LA RÉALITÉ

« on peut dire que maintenant on est entrés dans une phase définitive, puisque après cette période d'études et travaux de reconnaissances on est rentré dans ce qu'on appelle les travaux définitifs c'est à dire le creusement du tunnel principal lui-même. (...) On est maintenant dans une phase de réalisation massive puisque ces appels d'offre pour le tunnel représente un engagement de 4 milliards d'euros. »



Si TELT lance de prochains appels d'offre en ce moment, les travaux définitifs du nouveau tunnel n'ont donc toujours pas débuté à ce jour.

2. « Cette ligne date, notamment le tunnel du Fréjus date lui-même de 1871 elle ne peut pas répondre aux objectifs »

LA RÉALITÉ

Revue Travaux n°865
octobre 2009
auteur : Rachid Kebbaï
chef travaux

Bouygues TP

Lors des travaux de modernisation (2008 à 2011) du tunnel ferroviaire existant entre Modane et Bardonecchia, M. Hubert du Mesnil présidait RFF



TUNNEL DU MONT-CENIS - FRÉJUS : UNE MODERNISATION FERROVIAIRE STRATÉGIQUE

AUTEUR : RACHID KEBBAÏ, CHEF DE SERVICE TRAVAUX, BOUYGUES TP

LES TRAVAUX DE MODERNISATION DU TUNNEL FERROVIAIRE DU MONT-CENIS – FRÉJUS S'INSCRIVENT DANS LE CADRE DE LA MODERNISATION ET DE LA MISE AU GRAND GABARIT FRET DE 19 TUNNELS SUR UN ITINÉRAIRE ALLANT DE DIJON À TURIN VIA MODANE. CET AXE STRATÉGIQUE PARTICIPE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSIT MARCHANDISE ENTRE L'EUROPE DU NORD, LA FRANCE ET L'ITALIE ET PERMET DE RELIER L'ESPAGNE À LA HONGRIE EN PASSANT PAR LA FRANCE ET LA SLOVÉNIE.

DES TRAVAUX CONSÉQUENTS

- Agrandissement du tunnel ferroviaire par abaissement de la voie.
 - Régénération de l'ouvrage consistant dans le rejointoiement des maçonneries et dans le confortement de certaines zones de piédroits.
 - Travaux de génie civil avec la reconstruction du drain central, la réalisation de plus de 85 niches de sécurisation, la pose de 14 km de caniveaux, d'un réservoir incendie et de ses locaux techniques, devant faciliter l'intervention des équipes de secours dans le cas d'éventuels incidents.
 - Travaux d'équipement avec la pose de plus de 100 km de câbles de puissance et de communication dans les caniveaux et en piédroits, de l'éclairage du tunnel, de l'équipement des niches, d'une conduite incendie de 7 km raccordée au réservoir.
- Montant des travaux côté France : 107,8 millions d'euros.

3. « Il faut couper le train en deux - il ne peut pas faire plus de 600 tonnes »

EXTRAIT VIDÉO
00h07'13"



« j'ai eu l'occasion d'y travailler quand j'étais président de RFF pour l'améliorer, elle ne peut pas répondre aux objectifs, je pense que ce sujet devrait être conclu de manière claire. Pourquoi elle ne peut pas répondre aux objectifs de croissance de trafic de fret ? Il y a 2 raisons à cela. Il y a une raison que c'est une ligne de montagne le train devant monter la côte il faut couper le train en deux - il ne peut pas faire plus de 600 tonnes - et il faut au moins deux locomotives, et parfois trois. Ceci est coûteux et prend du temps et n'est pas du tout efficace. Par conséquent, la ligne de montagne ne permet pas de faire du trafic à grande capacité et à bonne vitesse pour le fret. »

LA RÉALITÉ

Document interne de
SNCF Mobilités de 2020
:
sur la ligne existante
entre St-Jean-de-
Maurienne et Modane,
des trains de 1150 T
peuvent parfaitement
circuler avec l'UM 36300
(Unité Motrice bi-
courant) entre la France
et l'Italie.

600 T
maximum
est une fausse
déclaration.

Trains MAO et ME

Parcours	Séries d'engins Origine Destination	7200	UM	7200GV	22200	26000	27000	UM 27000	36000	UM 36300	LRA	LRA
		PV	7200	22200	V200		27000	UM 27000	36000	UM 36300	85t	135t
			PV	V160			37000	UM 37000			(*)	(*)
							PRIMA U15	UM PRIMA U15				
	Chambéry											

Parcours	Séries d'engins Origine Destination	7200 PV	UM 7200 PV	7200GV 22200 V160	22200 V200	26000	27000 27000 Midi 37000 PRIMA U15	UM 27000 UM 27000 Midi UM 37000 UM PRIMA U15	36000 36300	UM 36300	LRA 85t (*)	LRA 135t (*)
Chambéry à Modane	Chambéry - Saint Avre La Chambre	1400	1895	1150	690	1450	1475	1895	1450	1895	1895	3120
	Saint Avre La Chambre - Saint Jean de Maurienne	1000	1600	910	545	1300 (4)	1290	1600	1300 (4)	1600	1600	2630
	Saint Jean de Maurienne - Modane	1000	1000	455	270	560	570	950	600	1150 (1)	1150	1960
Modane à Chambéry	Modane - Saint Michel Valloire	1200 (2) (3)									2500	4100
	Saint Michel Valloire - Chambéry	1500	2180	1315	785	1600	1700	2180	1600	2180	2180	3600

(*) LRA : Limite de Résistance des Attelages.

(1) 1250 tonnes pour les trains de l'AFA.

(2) 1600 tonnes pour les MA100, MA90, MA80.

(3) 1300 tonnes pour les ME100 et ME120 composés uniquement de véhicules à bogies.

(4) En cas d'arrêt entre les km 207,200 et 207,940 lorsque la masse remorquée du train dépasse 1170 tonnes, demander le secours en cas d'échec d'une première tentative de redémarrage.

3^{bis}. « Il faut couper le train en deux - il ne peut pas faire plus de 600 tonnes »

LA RÉALITÉ

2ème preuve de la fausse déclaration

Président de RFF de 2007 à 2012, M. du Mesnil ne peut ignorer que des trains de plus de 1.200 Tonnes circulent.

EXTRAIT VIDÉO
00h07'13"



« j'ai eu l'occasion d'y travailler quand j'étais président de RFF pour l'améliorer, elle ne peut pas répondre aux objectifs, je pense que ce sujet devrait être conclu de manière claire. Pourquoi elle ne peut pas répondre aux objectifs de croissance de trafic de fret ? Il y a 2 raisons à cela. Il y a une raison que c'est une ligne de montagne le train devant monter la côte **il faut couper le train en deux - il ne peut pas faire plus de 600 tonnes** - et il faut au moins deux locomotives, et parfois trois. Ceci est coûteux et prend du temps et n'est pas du tout efficace. Par conséquent, la ligne de montagne ne permet pas de faire du trafic à grande capacité et à bonne vitesse pour le fret. »

2.2 - Le train n° 47315

Le train n° 47315 est un train de fret circulant entre les triages de Sibelin (Lyon) et d'Orbassano (Turin). Il circule sous le certificat de sécurité de la SNCF jusqu'à la frontière franco-italienne, puis sous celui de Captrain-Italia.

Lors du relais de Modane, il est procédé, si nécessaire, à une modification de sa composition et, systématiquement à l'échange du personnel de conduite, par des agents de l'entreprise Captrain-Italia.

Le jour de l'accident, au départ de Sibelin, le train n° 47315 est composé de 21 wagons de bois à destination de l'Italie. C'est un train de la catégorie ME100 telle que définie par la réglementation en vigueur sur le RFN ; il est freiné au régime LL.⁶

Arrivé sur le faisceau de Modane-Fourneaux à 16h52, les sept wagons de queue sont coupés car la masse remorquée du train dépasse le maximum admis au-delà de Modane.

À l'arrivée de l'équipe de conduite de Captrain-Italia, il subit une vérification de composition et un essai de frein complet.

Au départ de Fourneaux, il a une composition homogène de 14 wagons grumiers à bogies chargés de rondins de bois avec, en tête, la BB 36351 et la BB 36340, locomotives tri-courant aptes à la circulation sur les réseaux français et italien. Sa masse totale est de **1221 t pour une longueur de 319 m.**

Il est freiné au régime PG⁷ conformément aux règles en vigueur sur le RFI.

BEA-TT
Bureau d'enquêtes sur les accidents
de transport terrestre

Rapport d'enquête technique
sur la dérive d'un wagon
sur une voie principale
en forte pente
le 24 janvier 2013
à Modane (73)

mai 2015



4. « Les règles européennes maintenant font obstacle à ce qu'on exploite un tunnel fret avec des trains de grandes capacités avec un seul tube »

EXTRAIT VIDÉO
00h08'00''



« Deuxième raison, le tunnel lui-même le tunnel historique est un tunnel monotube. Il a 150 ans il est constitué d'un seul tube. Or les règles européennes maintenant font obstacle à ce qu'on exploite un tunnel fret avec des trains de grandes capacités avec un seul tube et donc il faut que les tunnels qui font passer du trafic fret en abondance soient structurés sur deux tubes comme le tunnel sous la Manche. »

LA RÉALITÉ

La réglementation 1303/2014 n'est pas rétroactive et ne s'applique qu'aux nouveaux tunnels ou aux futures rénovations de tunnels existants.

Ces réglementations de l'UE n'interdisent ni les croisements, ni les trains qui se suivent.

Sauf démonstration contraire, même en considérant que les 6 trains de voyageurs doivent circuler seuls dans le tunnel existant, il subsiste une durée d'exploitation pour le fret de 18h30 par jour, soit au pire 74 trains de fret.

18.7.2008	FR	Journal officiel de l'Union européenne	L 191/1
I			
(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)			
DIRECTIVES			
DIRECTIVE 2008/57/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL			
du 17 juin 2008			
relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté			
(refonte)			
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)			

L 356/394	FR	Journal officiel de l'Union européenne	12.12.2014
RÈGLEMENT (UE) N° 1303/2014 DE LA COMMISSION			
du 18 novembre 2014			
concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire de l'Union européenne			

L 139 I/108	FR	Journal officiel de l'Union européenne	27.5.2019
RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/776 DE LA COMMISSION			
du 16 mai 2019			
modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014, (UE) n° 1303/2014 et (UE) 2016/919 ainsi que la décision d'exécution 2011/665/UE en ce qui concerne l'alignement sur la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et la mise en œuvre des objectifs spécifiques énoncés dans la décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission			

5. « Dans le tunnel actuel, on ne peut faire passer qu'un train à la fois.
Donc la capacité est limitée »

EXTRAIT VIDÉO
00h08'50"



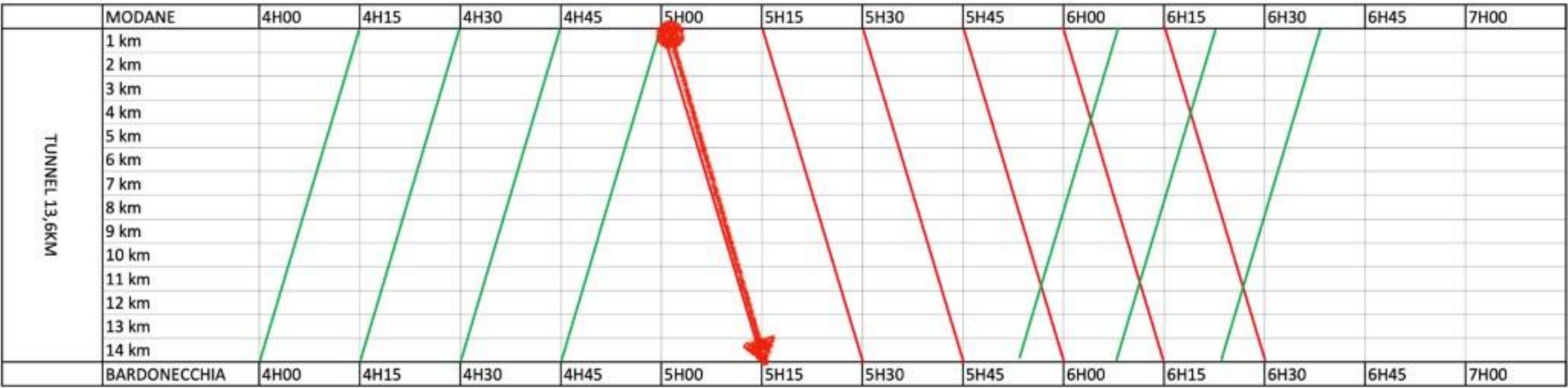
LA RÉALITÉ

Entre Modane et Bardonecchia, le tunnel existant est de 13,6 km.
Sur le graphique de circulation, chaque trait vert (sens Italie-France) ou rouge (sens France-Italie) indique un passage de train.

Exemple : un train entre dans le tunnel côté Modane à 5h00 → il arrive à 5h15 côté Bardonecchia, en considérant la vitesse du train à 60 km/h, la longueur du tunnel de 15 km arrondis = 1/4 d'heure de traversée, soit **80 trains quotidiens sur 20h**.
À une vitesse de 80 km/h pour la longueur réelle de 13,6 km, le temps de traversée est ramené à 10 minutes, soit **120 trains quotidiens sur 20h**.

Rappel : aujourd'hui, il ne passe que **26 trains** en moyenne (fret + voyageurs).

« Dans le tunnel actuel, on ne peut faire passer qu'un train à la fois dans un sens unique et on ne peut pas en mettre 2. Donc, la capacité est très limitée, et si vous ajoutez tout ça, le résultat c'est que la ligne historique actuelle peut faire passer des trains, peut faire passer des trains, mais en très faible quantité. Il y a aujourd'hui, un trafic d'environ 3 millions de tonnes sur cette ligne, alors qu'il y a quelques années quand j'étais à RFF, on dépassait les 10 millions de tonnes. Voilà donc ce que je veux dire c'est que ça ne peut pas marcher.»



6. « Faire passer un million de camions sur les trains, ça devrait faire une économie d'1 million de CO₂ »

EXTRAIT VIDÉO
00h10'09"



LA RÉALITÉ

Sur le site internet de TELT, à deux pages différentes, l'économie de CO₂ est différente :

3 millions de tonnes sur une première page

1,2 million de tonnes sur une autre page du site.

« La capacité serait de faire passer un million de camions sur les trains plutôt que sur les routes. Et on estime que ça devrait faire une économie d'1 million de CO₂. (...) On peut discuter indéfiniment pour savoir au bout de combien d'années pour que le bilan redeviendra positif ; moi je ne prends pas position, je ne suis pas expert. »

www.telt-sas.com/fr/mission-tr/

ENVIRONNEMENT

Un des défis majeurs sur l'ensemble de l'arc alpin est de maîtriser le trafic de transit routier et de promouvoir des transports alternatifs à la route. Le trafic de fret transalpin a plus que doublé pendant les 30 dernières années. La prépondérance du transport routier demeure marquée par rapport au transport ferroviaire. Les passages routiers à travers les Alpes étant peu nombreux, la croissance du trafic se traduit par une concentration des poids lourds dans quelques vallées qui assurent les passages internationaux, ce qui rend ce trafic peu supportable pour les populations concernées. Sans une politique active en faveur d'un transfert vers le rail, c'est la route qui continuera de supporter l'essentiel du trafic à la frontière franco-italienne. Le report modal de la route vers le rail est fondamental dans le cadre de la stratégie européenne de réduction des gaz à effet de serre. Selon l'Analyse Coûts-Bénéfices (ACB) menée sur le projet, la construction de la nouvelle ligne permettra de réduire d'environ 3 millions de tonnes d'équivalent CO₂ par an les émissions de gaz à effet de serre, soit celles d'une ville de 300.000 habitants. Ceci sera obtenu grâce au transfert d'environ un million de camions de la route vers le rail.

mandi 11 septembre 2018

www.telt-sas.com/fr/25-millions-tonnes-co2-corridor-med

2,5 Millions de tonnes de CO₂ en moins grâce au Corridor Méditerranéen

Une réduction de 175 millions de tonnes de Co₂ d'ici 2080 grâce au report modal du trafic de fret. C'est le chiffre qui a été donné lors du X Forum pour le Corridor Méditerranéen, le rendez-vous organisé par la Commission européenne, le 15 juin à Bruxelles avec la participation des pays concernés par la liaison.

Le coordinateur européen, Laurens Jan Brinkhorst, préside le forum qui se réunit deux fois par an pour faire le point sur l'avancement des projets du réseau TEN-T. Mario Virano, directeur général de TELT, Maurizio Bufalini, Directeur de la division technique, Alessandro Jannetti, le Directeur administration et finances et le Marco Menna, Responsable des relations institutionnelles représentaient TELT.

La session de mi-juin était consacrée à l'impact économique et environnemental du Corridor méditerranéen et aux éventuelles conséquences des changements climatiques sur l'infrastructure, en particulier le long de la côte espagnole, et leur impact sur la conception des ouvrages.

Le réseau TEN-T joue un rôle fondamental dans la lutte contre la pollution : il suffit de penser que – comme cela a été démontré par l'étude de Pricewatersouse & Coopers présentée à Bruxelles – le Lyon-Turin engendrera une réduction de 85 millions de tonnes de Co₂ en 70 ans, ceci équivaut à 350 millions d'euros par an. Cette baisse de Co₂

mandi 11 septembre 2018

6^{bis}. « Faire passer un million de camions sur les trains, ça devrait faire une économie d' 1 million de CO₂ »

Calculer la réduction d'émissions de CO₂ ?

- Charge moyenne utile par PL (*) : 16 tonnes
- CO₂ par kilomètre par PL :
 $86g \times 16 \text{ tonnes} = 1,376 \text{ kg}$ par PL par km pour 16 tonnes
- Distance Lyon-Turin : 283 km arrondi à 300 km
- CO₂ par PL (chargé 16 tonnes en moyenne) sur 300 km
 $1,376 \text{ kg} \times 300 \text{ km} = 412,8 \text{ kg de CO}_2$
- Réduction en T/CO₂ pour 1 million de PL reportés sur le rail :
 $412,8 \text{ kg CO}_2 \times 1\,000\,000 = \underline{412\,800 \text{ tonnes CO}_2/\text{an}}$

**ON EST TRÈS LOIN DES
1 million de tonnes de CO₂ annoncées
sachant que pour le tunnel de base le
nombre de PL est de 350 000 environ**

(*) Sources :
Conseil National Routier : 16 tonnes en moyenne par camion
Enquête publique LTF 2006 : 16,2 t (pages 58 et 60, Tome 8, Évaluation socio-éco.)
Suisse : charge semi-remorque : 13,7 t (p15 rapport sur transfert du trafic de nov 2017)

LA RÉALITÉ

Information GES des prestations de transport

Application de l'article L. 1431-3 du code des transports

Guide méthodologique

Septembre 2018

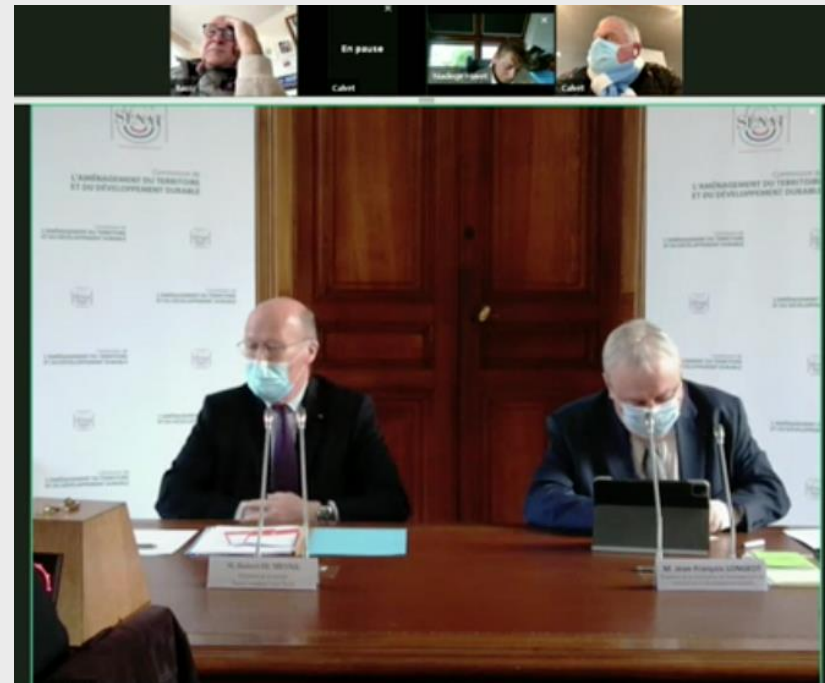
Version actualisée suite à l'article 67 de la loi n° 2015-992

4.5.1.3. Données agrégées de niveau 1

Description (selon la nature du véhicule et le type de transport effectué avec indication de la [des] source[s] d'énergie utilisée[s])	Taux d'émission de CO ₂ e par unité transportée et par km
Véhicule utilitaire léger 3,5 tonnes PTAC - Express (plis, courses) - Gazole routier	1 945 g CO ₂ e / t.km
Véhicule utilitaire léger 3,5 tonnes PTAC - Express (colis) - Gazole routier	1 099 g CO ₂ e / t.km
Porteur 19 tonnes PTAC - Express - Gazole routier	341 g CO ₂ e / t.km
Ensemble articulé 40 tonnes PTR - Messagerie - Gazole routier	180 g CO ₂ e / t.km
Porteur 19 tonnes PTAC - Messagerie - Gazole routier	341 g CO ₂ e / t.km
Ensemble articulé 40 tonnes PTR - Messagerie (frigorigène) - Gazole routier/gazole non routier	183 g CO ₂ e / t.km
Porteur 19 tonnes PTAC - Messagerie (frigorigène) - Gazole routier/gazole non routier	311 g CO ₂ e / t.km
Porteur 7,5 tonnes PTAC - Marchandises diverses - Gazole routier	772 g CO ₂ e / t.km
Porteur 12 tonnes PTAC - Marchandises diverses - Gazole routier	21 g CO ₂ e / t.km
Ensemble articulé 26 tonnes PTR - Grand volume - Gazole routier	161 g CO ₂ e / t.km
Ensemble articulé 35 tonnes PTR - Grand volume - Gazole routier	195 g CO ₂ e / t.km
Ensemble articulé 40 tonnes PTR - Marchandises diverses/longue distance - Gazole routier	86 g CO ₂ e / t.km
Ensemble articulé 40 tonnes PTR - Marchandises diverses/régional - Gazole routier	85 g CO ₂ e / t.km

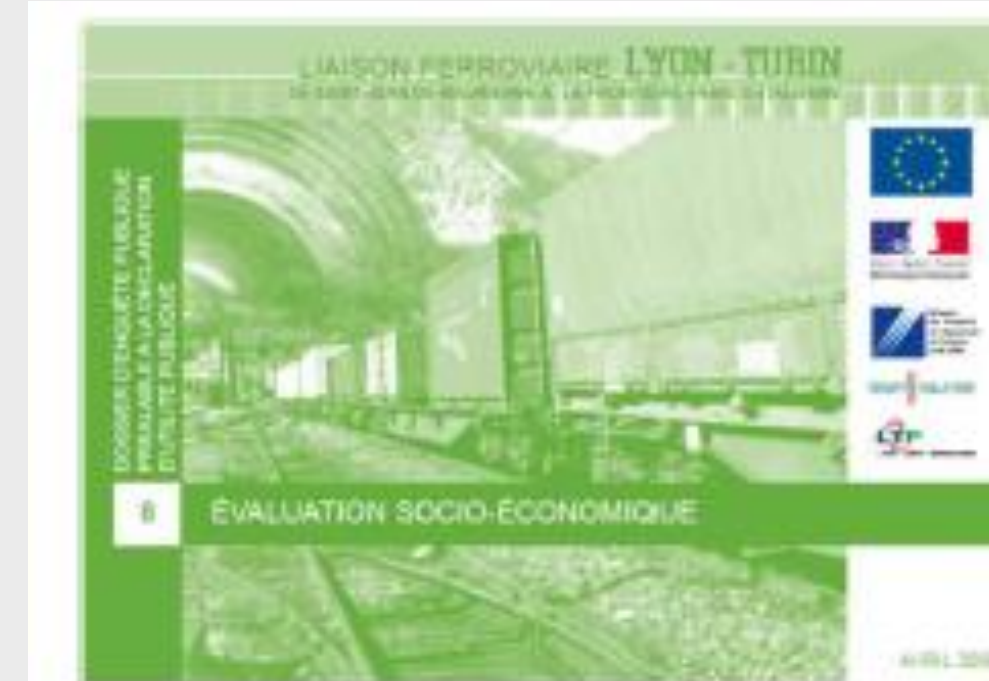
7. « Notre projet peut faire passer un million de camions »

EXTRAIT VIDÉO
00h43'16"



« Je dis simplement que notre projet peut faire passer un million de camions, ça c'est une chose tout à fait certaine parce qu'on sait la calculer. Notre projet peut faire passer 1 million de camions et donc que ça représente une part significative des camions qui aujourd'hui traversent les Alpes par les trois axes Mont-Blanc, Fréjus et Vintimille. »

LA RÉALITÉ



Enquête d'Utilité publique 2006 Tome 8

Voilà ce qu'écrivait Réseau Ferré de France dans l'enquête publique de 2012 pièce C p 14

Une partie des trafics fret et autoroute ferroviaire additionnels proviendra du report depuis d'autres itinéraires ferroviaires (des passages suisses du Gothard et du Simplon), mais **c'est principalement le report modal de la route vers le fer sur l'arc alpin qui explique les trafics attendus**. Sur le corridor Lyon – Turin, au niveau des passages routiers du Fréjus et du Mont Blanc, les résultats des études de trafic prévoient :

- un report modal de 340 000 PL environ en 2025,
- un report modal de 910 000 PL, soit environ 14 Mt en situation de programme 2035.

• En situation de projet 1 (avec la seule partie commune) :

Les effets du projet sont peu marqués par rapport à la situation de référence en termes de tonnages transportés par le fer, qui passe en 2017 de 13,7 MT (hors autoroute ferroviaire) à 14,9 MT, la limite de capacité des itinéraires d'accès ayant été atteinte (compte-tenu des autres trains qui y circulent).

Les effets du projet sur le fer conventionnel et le transport combiné sont donc essentiellement dus au fait que la partie commune affranchit le trafic des contraintes liées à l'utilisation d'une ligne de montagne, inadaptée au trafic lourd. Il en résulte :

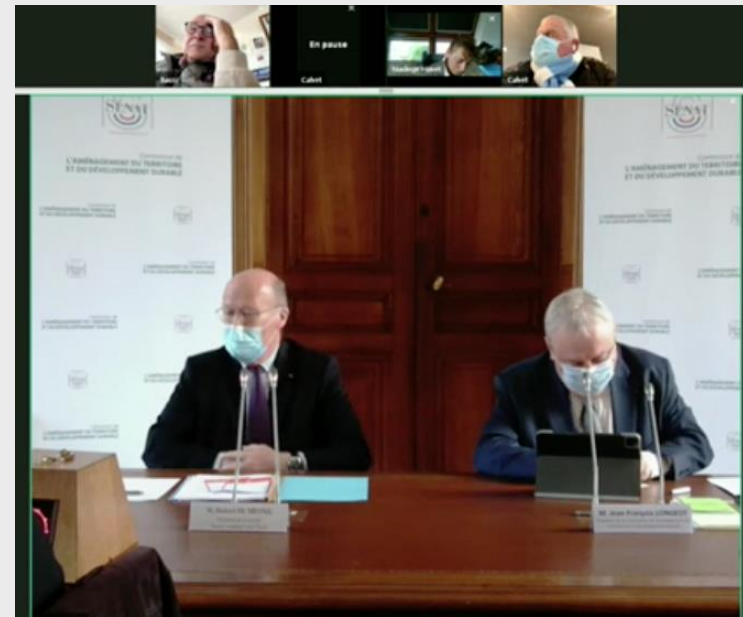
- des avantages qualitatifs : amélioration de la vitesse et de la fiabilité des acheminements ;
- des avantages économiques : réduction des coûts de traction, suppression du système de double pousse des trains lourds, suppression du changement de locomotive, accroissement du tonnage des trains.

Le trafic de l'autoroute ferroviaire augmente par contre sensiblement, passant de 2,5 MT en situation de référence à 4,35 MT. **Le trafic routier diminue de façon importante (d'environ 360 000 poids-lourds et 5,8 MT) en 2017, en raison des mesures de maîtrise du trafic et de la montée en puissance de l'autoroute ferroviaire. La réalisation de la partie commune et les mesures qui l'accompagnent permettent donc d'entamer une inflexion des tendances modales entre la route et le fer en 2017.**

**Il n'a donc jamais été question de mettre un million de camions sur le rail avec le tunnel de base.
Mais seulement 360.000 PL**

8. « L'objectif c'est 2030. Moi je ne sais pas si on y arrivera ou pas ; on essaie de tenir ce calendrier »

EXTRAIT VIDÉO
00h11'17"



« L'objectif fixé par les financeurs - c'est à dire l'Europe principal financeur, à hauteur de 40 %, l'Italie et la France - **l'objectif c'est 2030**. Il a été dit que l'on n'y arriverait pas. **Moi je ne sais pas si on y arrivera ou pas ; on essaie de tenir ce calendrier**, ce calendrier est tendu, on est en train de prendre un peu de retard parce que La crise sanitaire crée des difficultés ne bloque pas le chantier mais crée des difficultés. La ministre italienne a dit qu'il se pourrait bien qu'on dépasse 2032 Nous actuellement nous restons sur 2030. »

LA RÉALITÉ

Tunnel de base du Gothard: 900 jours après sa mise en service commerciale

1er juin 2016: Inauguration en grandes pompes



- Après 17 ans de travaux, la mise en service s'est faite avec une année d'avance sur le programme initial



Extrait du bilan d'AlpTransit après la réalisation du tunnel du St Gothard :

Le promoteur du tunnel du St Gothard en Suisse explique qu'il a fallu 17 ans de travaux pour terminer ce tunnel identique à celui projeté en France. Celui-ci n'a même pas commencé, donc si les travaux devaient débuter en 2022, avec les mêmes caractéristiques que le tunnel du Lyon Turin selon M. du Mesnil, cela signifie qu'il ne pourrait être réalisé avant 2039 !

8_{bis}. « L'objectif c'est 2030. Moi je ne sais pas si on y arrivera ou pas ; on essaie de tenir ce calendrier »

LA RÉALITÉ

Hubert du Mesnil : "Le Lyon-Turin sera un outil de compétitivité pour la France"

INTERVIEW



(Crédits : Dr)

LA TRIBUNE Propos recueillis par Maxime Hanssen | 22/01/2015, 14:27 - 4514 mots

de marchandises sur l'ensemble de l'axe européen est-ouest. N'y a-t-il pas un paradoxe de rénover cette ligne puis de ne pas vouloir donner la priorité à l'exploitation de celle-ci pour le fret de marchandises ?

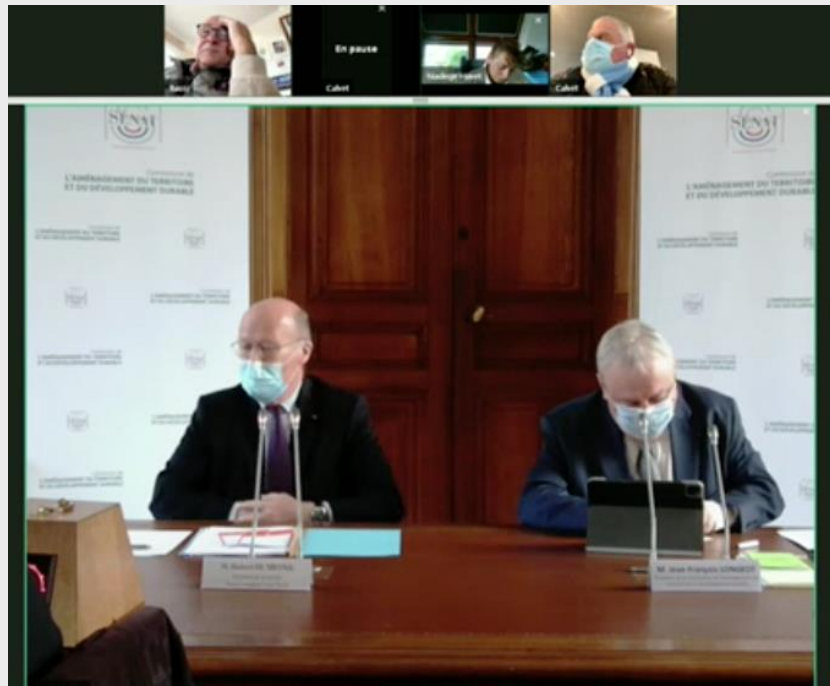
Je ne regrette pas d'avoir effectué ces travaux, car le tunnel de base Lyon-Turin n'est pas encore fait. Il faut au moins une quinzaine d'années avant qu'il soit opérationnel. Certes, il n'y a pas beaucoup de fret qui passe actuellement par-là, mais il y a des voyageurs. Le tunnel était en danger, et risquait de fermer. La survie de cette infrastructure était en jeu. Ce n'est donc pas un investissement pour faire joli, mais résulte d'un souci de sécurité. Par ailleurs, nous avons effectué ces rénovations pour améliorer le gabarit de la voie afin de faire passer l'autoroute ferroviaire, dans le but de démontrer qu'il pouvait fonctionner. Ce sont les deux motivations.

Extrait d'un article de La Tribune du 22 janvier 2015 :

M. du Mesnil déclare qu'il faut au moins une quinzaine d'années pour que le nouveau tunnel soit opérationnel. En 2021, le percement n'a pas débuté et ne devrait pas l'être avant 2022, donc selon lui, il peut être mis en service au plus tôt en 2037 !

9. « Le financement : 8 milliards 3 »

EXTRAIT VIDÉO
00h13'01''



LA RÉALITÉ

« Le financement : 8 milliards 3, vous avez rappelé le chiffre : 8 milliards 3, financé actuellement à 40 % pour l'Europe, à 35 % pour l'Italie et à 25 % pour la France. Je note au passage que l'Italie finance davantage ce projet que nous, c'est comme ça que ça a été négocié, il faut respecter que l'Italie a tout de même une part du financement plus importante.. »

Extrait de la Notice C de l'enquête publique de 2012 établi et validé par M. du Mesnil, Président de RFF :

le tunnel de base ou section internationale est chiffré à 10 milliards 480 millions d'euros en 2009.

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) ²	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)

9_{bis}.

« Le financement : 8 milliards 3 »

EXTRAIT VIDÉO
00h13'01"



LA RÉALITÉ

« Le financement : 8 milliards 3, vous avez rappelé le chiffre : 8 milliards 3, financé actuellement à 40 % pour l'Europe, à 35 % pour l'Italie et à 25 % pour la France. Je note au passage que l'Italie finance davantage ce projet que nous, c'est comme ça que ça a été négocié, il faut respecter que l'Italie a tout de même une part du financement plus importante.. »

Le Conseil fédéral	DETEC	Emplois	Médias	Contact	Plan du site	DE	FR	IT	EN
	Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC							
Energie	Transports	Environnement	Développement territorial	Communication	Le DETEC				
Page d'accueil > Transports > Tunnel de base du Saint-Gothard									
← Page d'accueil									
Tunnel de base du Saint-Gothard									
L'essentiel en chiffres									
Longueur		57 km							
Durée des travaux		17 ans							
Coûts du tunnel de base du Gothard		12,2 milliards de francs (renchérissement, TVA et intérêts intercalaires compris)							

Le tunnel de base du Lyon Turin peut être comparé à celui du St Gothard :
Pour le coût du tunnel de base du St Gothard, l'Office fédéral suisse estime en 1998 la construction à 9,956 milliards FS pour au final se situer à 12,2 milliards de FS en valeur janvier 2010, soit un surcoût de plus de 22 %.
Ce coût correspondrait en valeur mars 2021 à 11,017 milliards d'euros (taux de 0,9031). Le coût devrait être réévalué à environ 13 milliards d'euros en valeur décembre 2021 (inflation cumulée = 13,4% source : france-inflation.com)

10. « Je note au passage que l'Italie finance davantage ce projet que nous »

LA RÉALITÉ

Traité franco-italien du 30 janvier 2012

En contrepartie du surfinancement italien (35%) pour le tunnel transfrontalier, la France est engagée à construire à sa charge : 33 kms de tunnels bi-tube dits Belledonne-Glandon, soit au minimum 3 à 4 milliards d'euros. (art 16)

EXTRAIT VIDÉO
00h13'01"



« Le financement : 8 milliards 3, vous avez rappelé le chiffre : 8 milliards 3, financé actuellement à 40 % pour l'Europe, à 35 % pour l'Italie et à 25 % pour la France. Je note au passage que l'Italie finance davantage ce projet que nous, c'est comme ça que ça a été négocié, il faut respecter que l'Italie a tout de même une part du financement plus importante.. »

Article 4

Partie commune franco-italienne

La partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est composée, suivant le plan figurant en annexe I au présent Accord (cette annexe faisant partie intégrante du présent Accord) :

- a) En France, d'une section de 33 kilomètres environ franchissant le massif de Belledonne et comprenant les tunnels à double tube de Belledonne et du Glandon ;
- b) D'un tunnel à double tube de 57 kilomètres environ entre Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et Suse-Bussoleno, en Italie, creusé dans les Alpes, sur les territoires français et italien et incluant trois sites de sécurité à La Praz, Modane et Clarea ;
- c) D'une section à l'air libre d'environ 3 kilomètres en territoire italien à Suse ;
- d) D'un tunnel à double tube d'environ 19,5 kilomètres situé sur le territoire italien entre Suse et Chiusa S. Michele ;
- e) En France et en Italie, des ouvrages de raccordement à la ligne historique ;
- f) Ainsi que des ouvrages annexes (gares, installations électriques, etc.) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux dont les Parties conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne.

10_{bis}. « Je note au passage que l'Italie finance davantage ce projet que nous »

EXTRAIT VIDÉO
00h13'01''



« Le financement : 8 milliards 3, vous avez rappelé le chiffre : 8 milliards 3, financé actuellement à 40 % pour l'Europe, à 35 % pour l'Italie et à 25 % pour la France. Je note au passage que l'Italie finance davantage ce projet que nous, c'est comme ça que ça a été négocié, il faut respecter que l'Italie a tout de même une part du financement plus importante.. »

LA RÉALITÉ

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

Décret n° 2014-1002 du 4 septembre 2014 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin (ensemble trois annexes), signé à Rome le 30 janvier 2012 (1)

La bombe à retardement se trouve à l'article 16 :
chaque pays doit financer les infrastructures sur son sol donc pour la France : un tunnel de 33 km à double tube comme dit à l'article 4.

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.

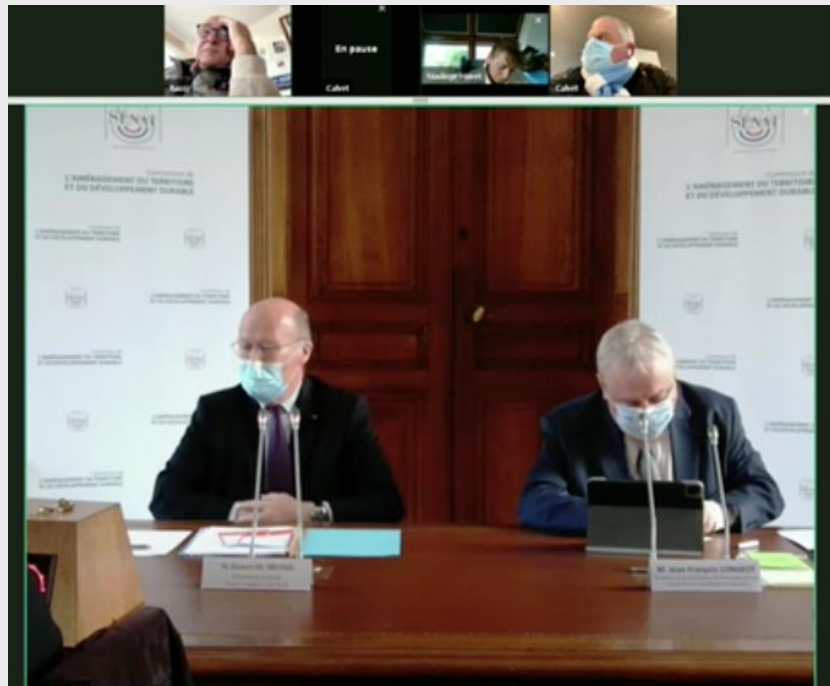
Par ailleurs, les Parties souhaitent que les principes de tarification de la ligne ferroviaire entre Lyon et Turin tiennent compte, sur chaque section, de l'utilité retirée de leur réalisation par les entreprises ferroviaires et permettent ainsi à la fois d'augmenter l'utilité de l'ouvrage pour les deux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

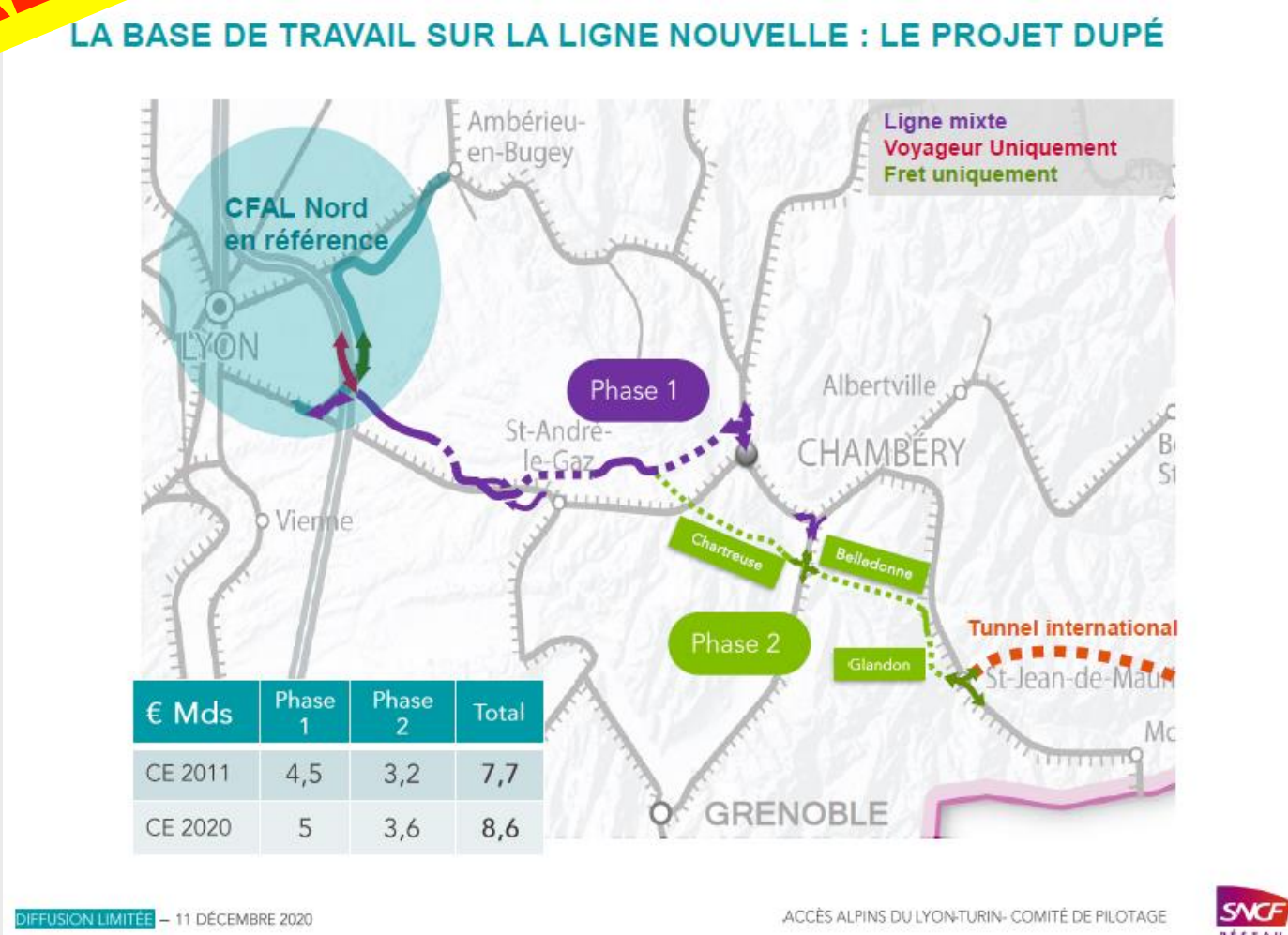
11. « 2015 : nous lançons le projet, avec une estimation qui est fixée à ce moment-là à 8,3. Nous n'en avons pas changé »

EXTRAIT VIDÉO
00h13'25"



« Cette estimation est la même depuis que le projet a été lancé, elle n'a pas changé. Vous avez rappeler les dates : 2012, les États se mettent d'accord sur le manière de faire et la création du promoteur ; 2015 : nous lançons le projet, avec une estimation qui est fixée à ce moment-là à 8,3. Nous n'en avons pas changé, est-ce qu'on tiendra jusqu'au bout ? Je ne fais pas de pronostic, on fait tout ce que l'on peut tout pour maintenir ce chiffre, mais il n'est pas juste de dire que le projet a flambé.»

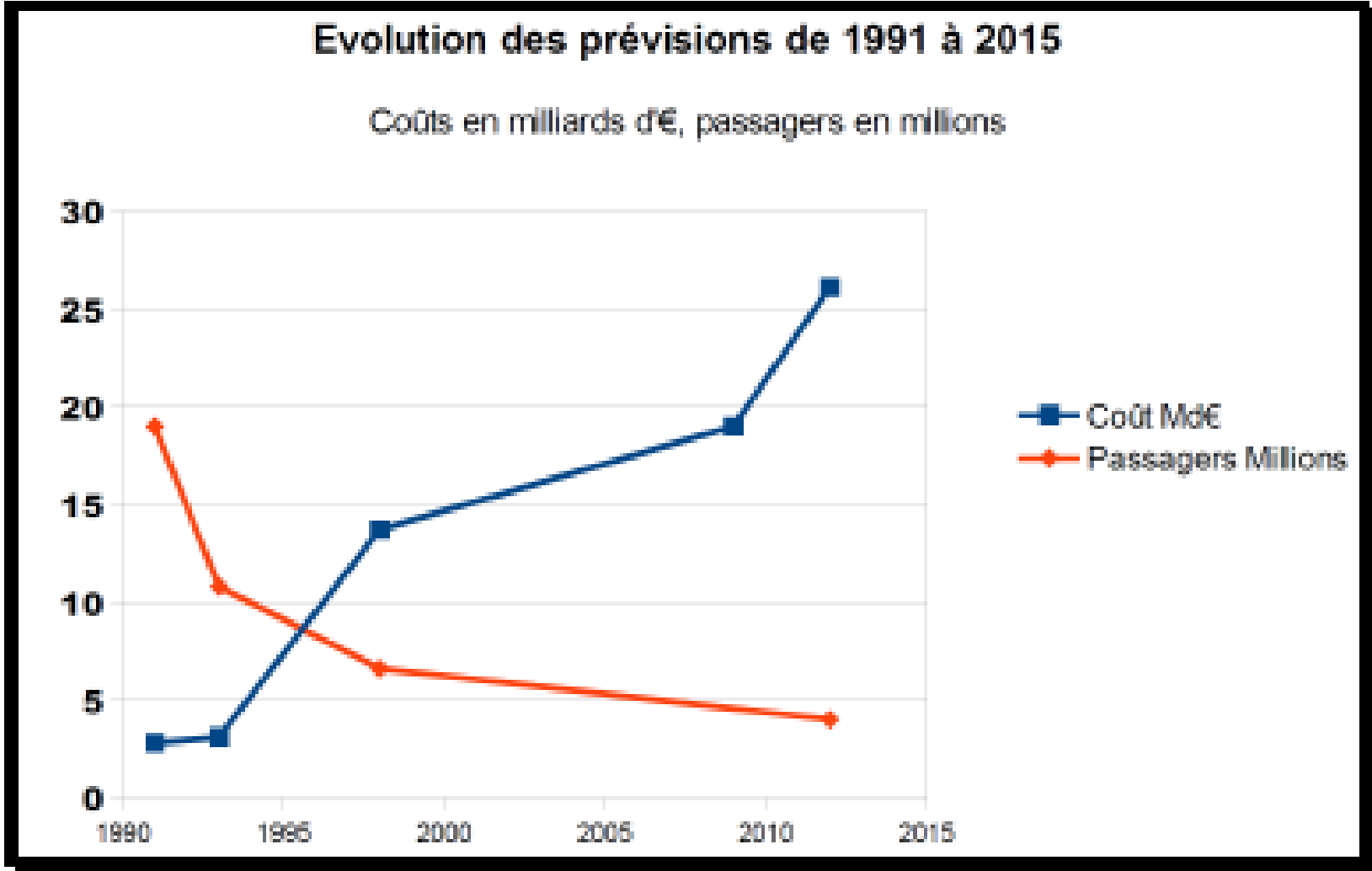
LA RÉALITÉ



Lors du comité de pilotage en décembre 2020 SNCF Réseau a bien annoncé pour les seuls accès une augmentation de près d'un milliard d'euros depuis 2012, date de l'enquête publique (8,6 milliards d'euros en 2020 contre 7,7 milliards € en 2012)

Évolution du coût du projet Lyon-Turin et de la fréquentation voyageurs

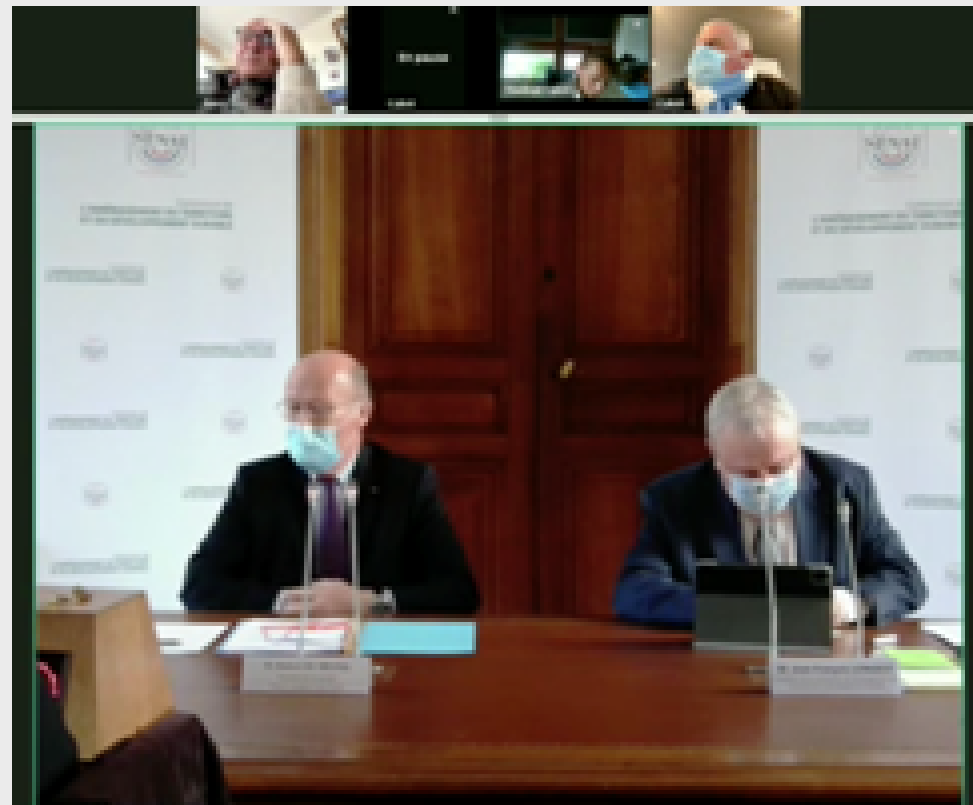
Le graphique montre une diminution de la prévision voyageurs, passant de 19 millions le 14 mai 1991 (schéma national des LGV) à 4,046 millions en 2012 (dossier RFF).
A l'inverse les coûts progressent et passent de 3 milliards d'euros environ en 1991 (schéma national des LGV) à 26,1 milliards en 2012 (Direction du Trésor).



Évolution historique des coûts (bleu) et des prévisions voyageurs (rouge)

12. « Nous, société binationale : TELT totalement publique »

EXTRAIT VIDÉO
00h14'47''



« Nous, société binationale : TELT, franco-italienne, 50-50 dirigée et contrôlée par les États totalement publique, ça c'est tout à fait clair, nous sommes chargés du tunnel. »

LA RÉALITÉ



Dossier de presse

Février 2014

Scénario 1 : le partenaire privé, concessionnaire, est chargé de la conception, du financement, de la construction et de la gestion technique et commerciale de l'infrastructure. Il tire sa rémunération des péages payés par les entreprises ferroviaires.

Scénario 2 : le concessionnaire privé assure le financement, la gestion technique et commerciale de l'intégralité de la nouvelle liaison, mais c'est le secteur public qui prend en charge la construction du génie civil. La construction des équipements (voies, caténaires, signalisation...) est, en revanche, réalisée par le concessionnaire.

Scénario 3 : le partenaire public assume les risques liés à l'exploitation commerciale, le partenaire privé assume les risques liés à la construction et à la gestion technique de l'ouvrage. Il est rémunéré par des paiements périodiques versés par le partenaire public.

Scénario 4 : le partenaire public assure la commercialisation et la construction de l'ouvrage (sauf les équipements). Le partenaire privé prend en charge, contre une rémunération périodique, la construction de l'équipement et la gestion technique de l'ouvrage.

On parle de risques liés à la construction uniquement pour les travaux de génie civil. Dans tous les cas étudiés, les travaux d'équipement (voies, caténaires, signalisation...), sont, eux, attribués à un partenaire privé, chargé ensuite de la gestion des équipements dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé.

Dans son dossier de presse de 2014, LTF (Lyon Turin Ferroviaire) sous la présidence de M. du Mesnil, décrit le financement des travaux dans le cadre d'un Partenariat Public Privé.



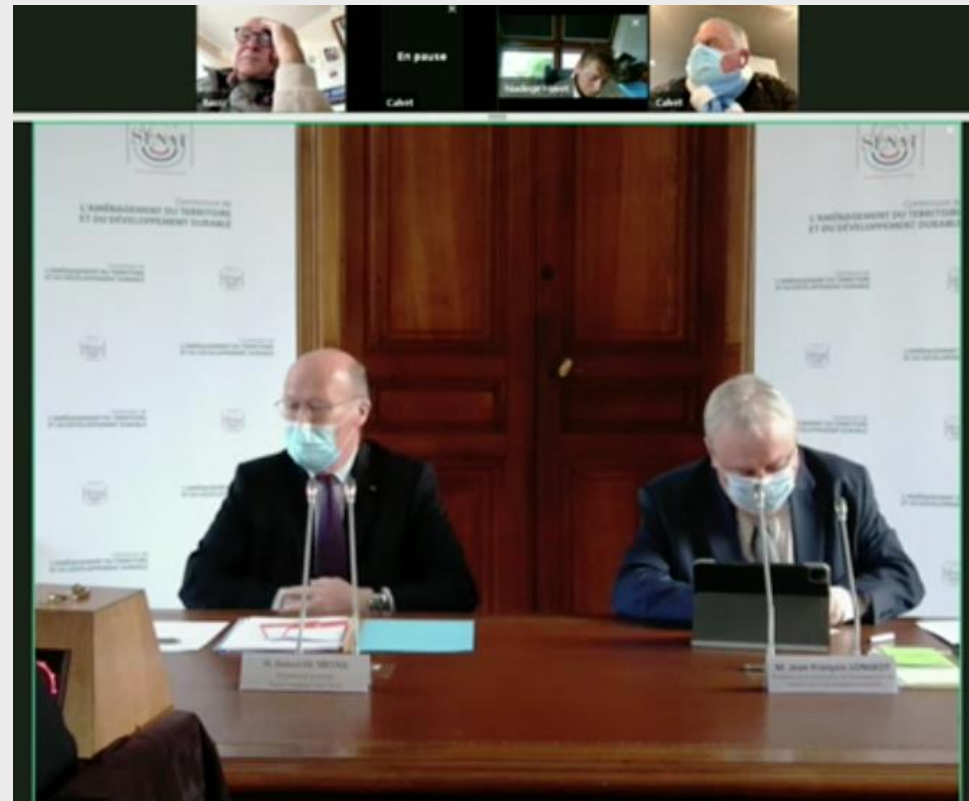
M. du Mesnil est président de l'IGD (Institut de Gestion Déléguée) : fondation d'entreprises qui milite pour la délégation des services publics et les PPP. Quelques membres fondateurs : Bouygues TP, Colas, Eiffage, Spie Batignoles, Veolia, Vinci...

13. « Dans le train actuel, on monte la côte aux environs de 30 ou 40 Km/h et pas plus »

LA RÉALITÉ

En plein hiver, sous la neige, un train de marchandises roule à plus de 80 km/h dans la montée, sur la ligne existante entre St Michel de Maurienne et Modane.

EXTRAIT VIDÉO
00h15'15''

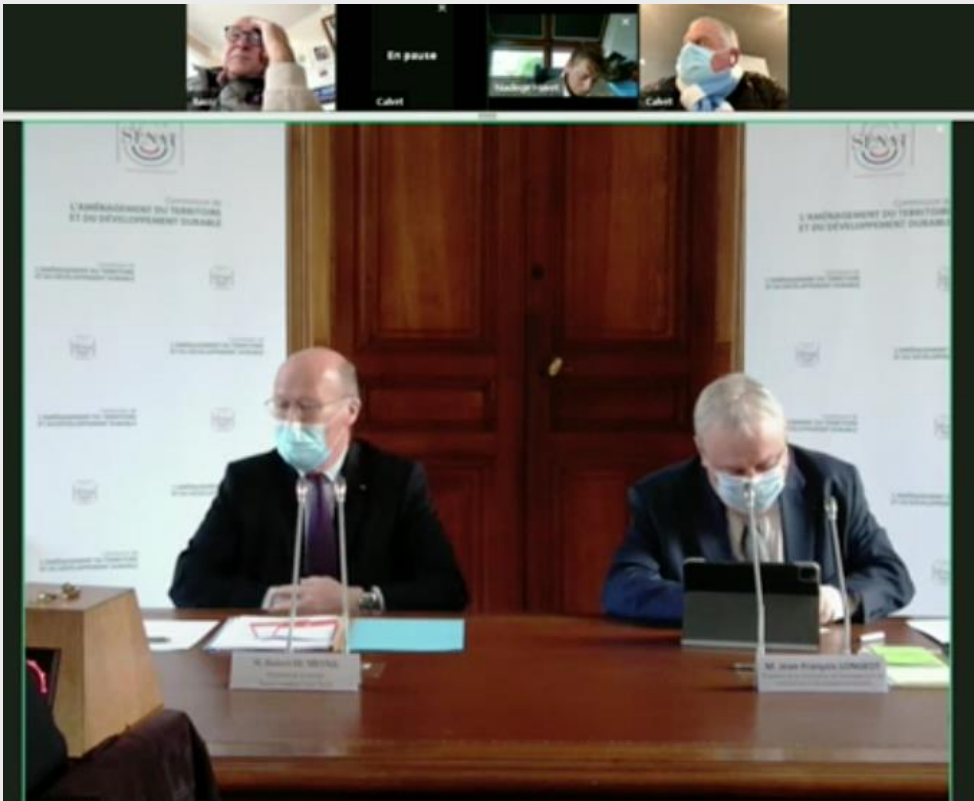


« Alors si vous êtes passés par là dans le train actuel vous voyez qu'on n'en est pas à cette vitesse-là puisqu'on monte la côte aux environs de 30 ou 40 Km/h et pas plus.»



13bis. « Dans le train actuel, on monte la côte aux environs de 30 ou 40 Km/h et pas plus »

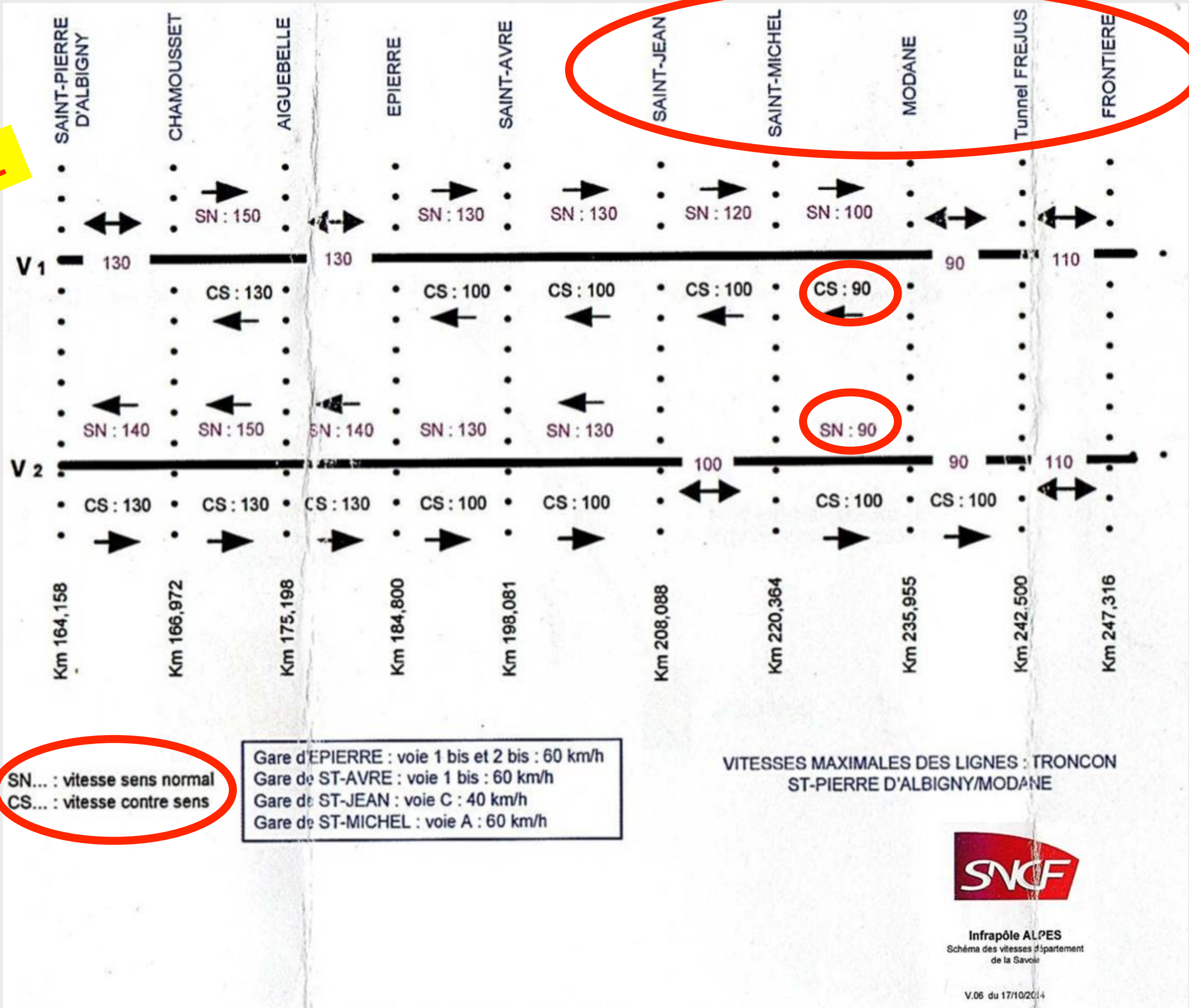
EXTRAIT VIDÉO
00h15'15"



LA RÉALITÉ

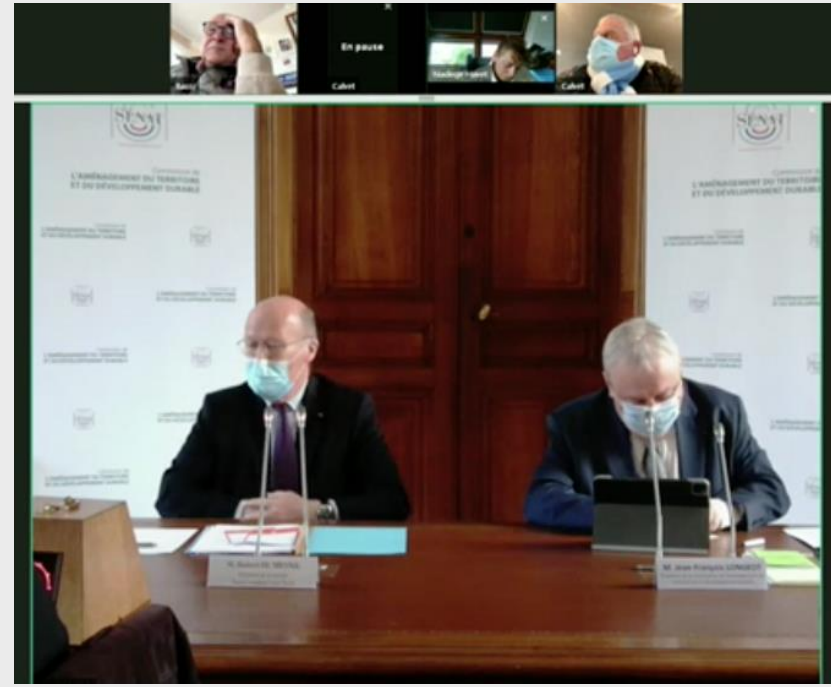
« Alors si vous êtes passés par là dans le train actuel vous voyez qu'on n'en est pas à cette vitesse-là puisqu'on monte la côte aux environs de 30 ou 40 Km/h et pas plus.»

Ce document officiel SNCF des vitesses sur la ligne existante démontre également que la déclaration de M. du Mesnil est fausse car les trains peuvent circuler 3 fois plus vite.



14. « Un dispositif de contrôle extrêmement strict pour prévenir tout risque d'intrusion de la mafia »

EXTRAIT VIDÉO
00h21'56''



« Il y a aussi la question de l'intégrité ; nous avons mis en place un dispositif de contrôle extrêmement strict pour prévenir tout risque d'intrusion de la mafia. »

La réglementation anti mafia existe depuis longtemps en Italie, pourtant on la retrouve sur le chantier.

LA RÉALITÉ

TORO Giovanni

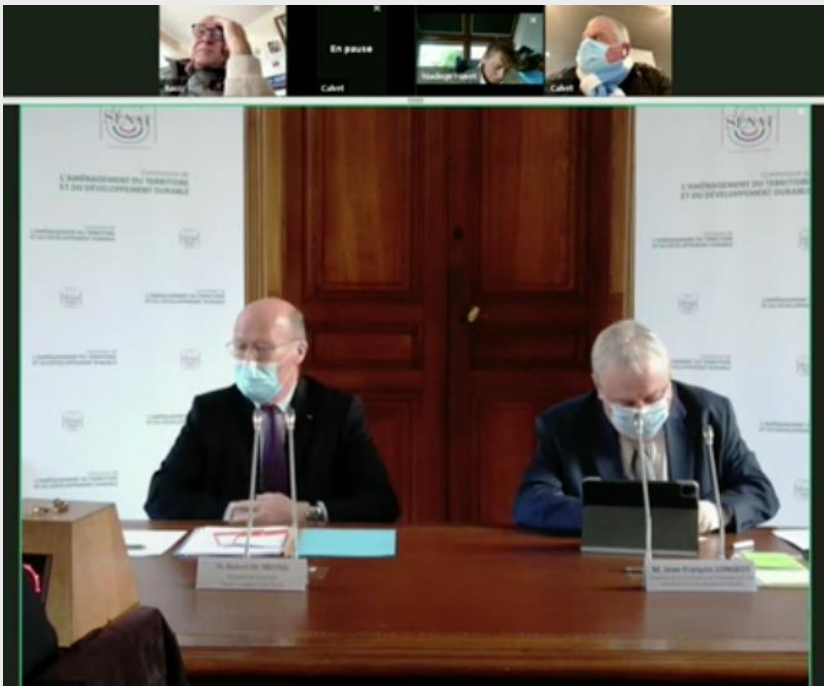
3) del delitto di cui agli artt. 110, 416 bis c.p., perché nella sua qualità di imprenditore e gestore di fatto delle srl TORO e CST, attive nel campo delle costruzioni stradali e locatario di una cava ubicata nel comune di Sant'Ambrogio concorreva nell'associazione di tipo mafioso denominata 'ndrangheta contestata al capo 1) mutuando i metodi stessi dell'associazione mafiosa e traendo vantaggio dalla contiguità alla consorteria, otteneva per se vantaggi patrimoniali e commesse lavorative consentendo alla predetta associazione - nei cui confronti manteneva relativa autonomia, agendo per tornaconto personale e tuttavia con la consapevolezza di così contribuire alla permanenza ed al consolidamento del sodalizio criminoso - di conseguire le sue finalità e di acquisire illecitamente in modo diretto o indiretto la gestione o comunque il controllo di attività economiche e politiche.

In particolare:

- consentiva alle ditte di trasporto indicate dall'associazione di partecipare ad appalti assegnati alla TORO srl (in particolare lavori di sgombero e pulizia neve presso lo scalo aeroportuale "Sandro Pertini" di Torino), di scaricare nel sito della CST rifiuti speciali residui di lavorazioni edili e stradali, e di garantirsi così l'ingiusto profitto derivante dal risparmio della spesa necessaria per la gestione lecita dei rifiuti;
- individuava canali preferenziali per l'infiltrazione nei lavori di realizzazione di opere pubbliche, ivi comprese quelle per la realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità (T.A.V.) Torino – Lione;

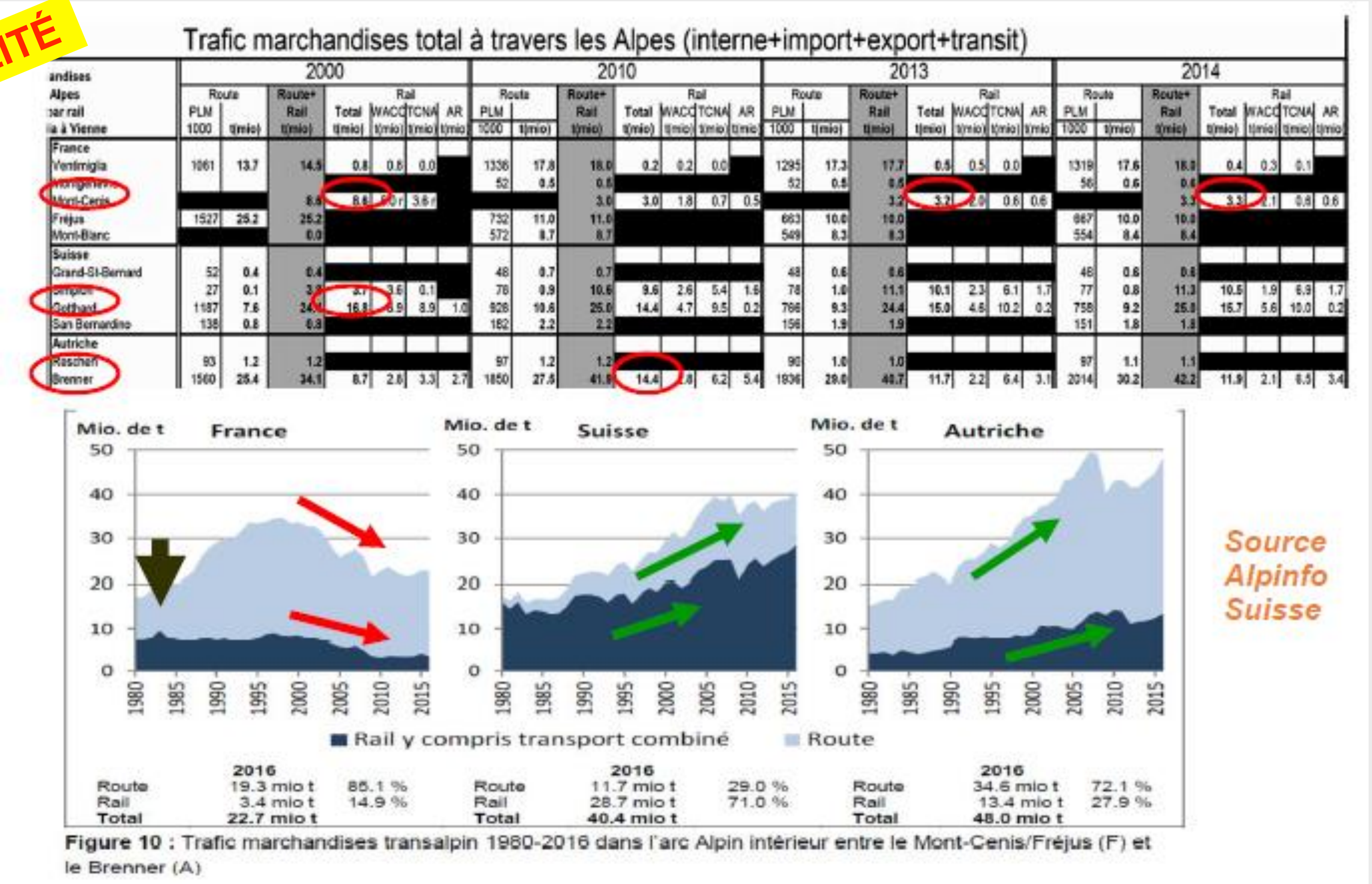
15. « En Suisse, ils ont maintenant plus des deux tiers du trafic qui passent sur la voie ferrée. »

EXTRAIT VIDÉO
00h28'18"



LA RÉALITÉ

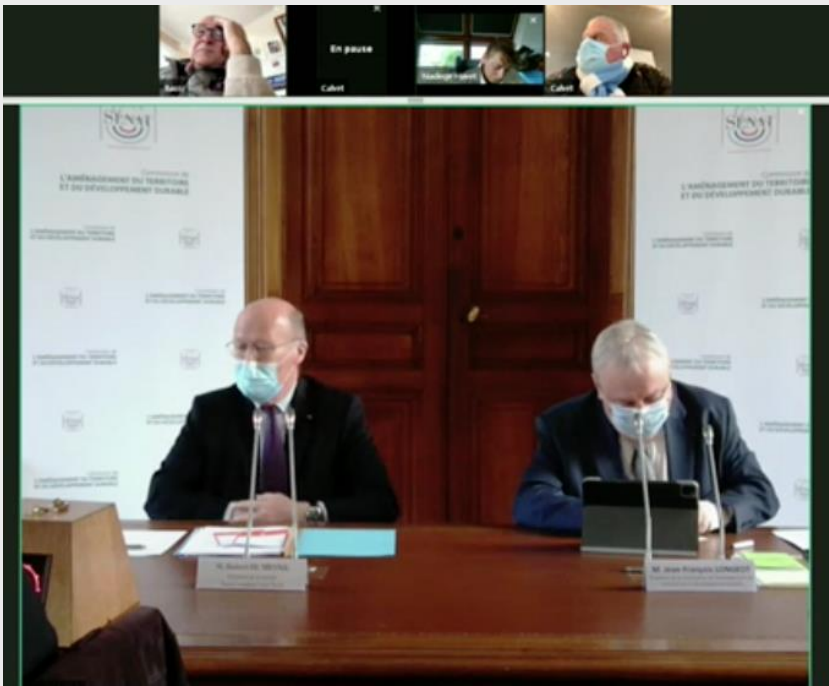
« J'ai été très impressionné, dans les années 2000, par ce qui s'est passé en Suisse. (...) Ils ont fait cette politique-là avec un soutien populaire très fort et ça a donné des résultats absolument spectaculaires, ils ont construits deux grands tunnels nord-sud : le St Gothard et le Lötschberg qui sont déjà finis, alors que nous, nous commençons le nôtre. Et qui ont les mêmes caractéristiques que le nôtre : des tunnels sous les Alpes, c'est très compliqué, c'est très coûteux, ils font 50 km. Donc, ils sont dans les mêmes difficultés que nous, ils l'ont fait, ils l'ont fait tout seuls, ils l'ont payés, ils sont riches, ils l'ont payés et ils ont maintenant, plus des deux tiers du trafic qui passent sur la voie ferrée. »



En décembre 2016, à la mise en service du tunnel de base du Saint Gothard, le report modal en Suisse transportait déjà 71% des marchandises entre Suisse et Italie sur la ligne existante du Saint Gothard, ayant les mêmes caractéristiques que la voie ferrée franco-italienne de Modane.

15bis. « En Suisse, ils ont maintenant plus des deux tiers du trafic qui passent sur la voie ferrée. »

EXTRAIT VIDÉO
00h28'18''

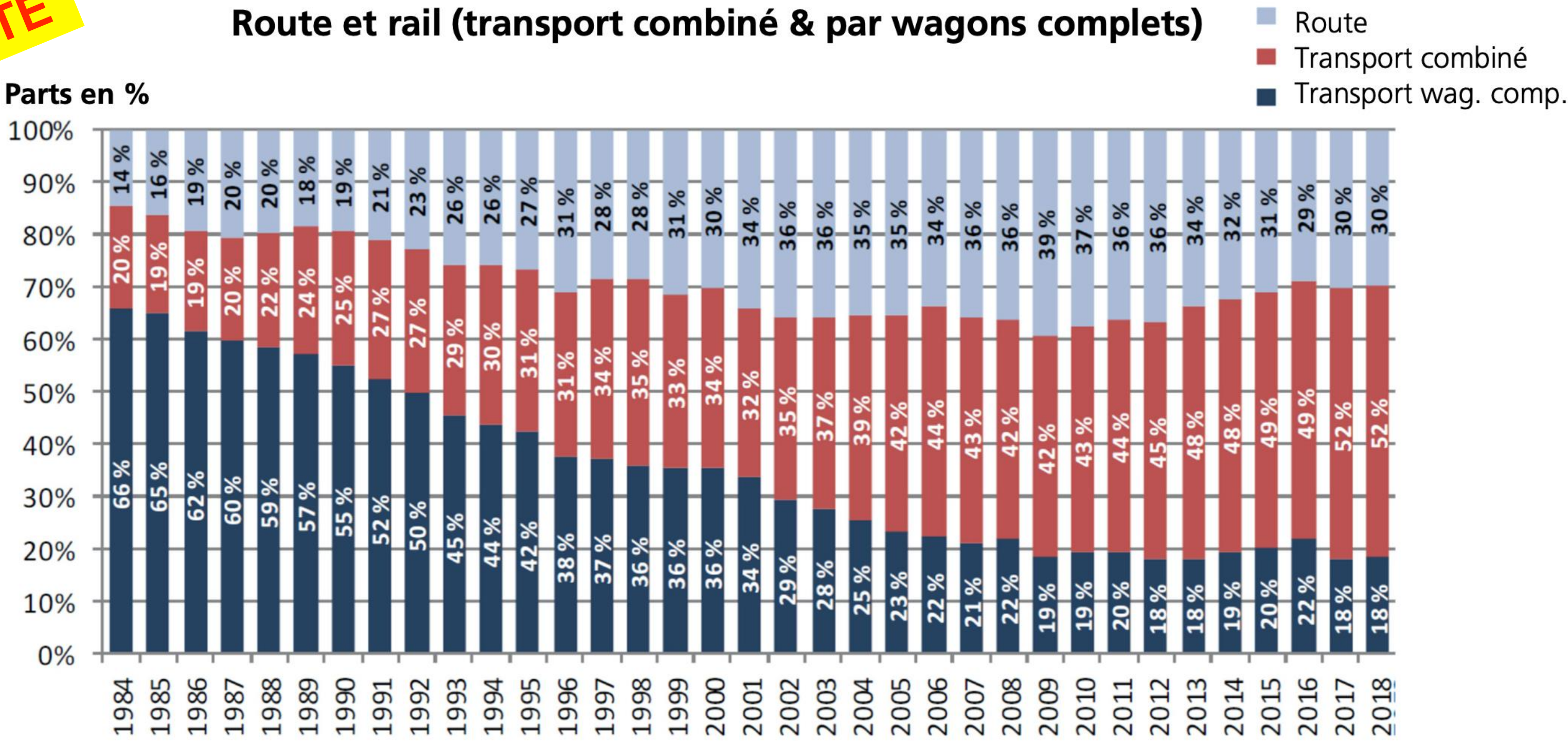


LA RÉALITÉ

« J'ai été très impressionné, dans les années 2000, par ce qui s'est passé en Suisse. (...) Ils ont fait cette politique-là avec un soutien populaire très fort et ça a donné des résultats absolument spectaculaires, ils ont construits deux grands tunnels nord-sud : le St Gothard et le Lötschberg qui sont déjà finis, alors que nous, nous commençons le nôtre. Et qui ont les mêmes caractéristiques que le nôtre : des tunnels sous les Alpes, c'est très compliqué, c'est très coûteux, ils font 50 km. Donc, ils sont dans les mêmes difficultés que nous, ils l'ont fait, ils l'ont fait tout seuls, ils l'ont payés, ils sont riches, ils l'ont payés et ils ont maintenant, plus des deux tiers du trafic qui passent sur la voie ferrée. »

Tunnel de base du Gothard: 900 jours après sa mise en service commerciale

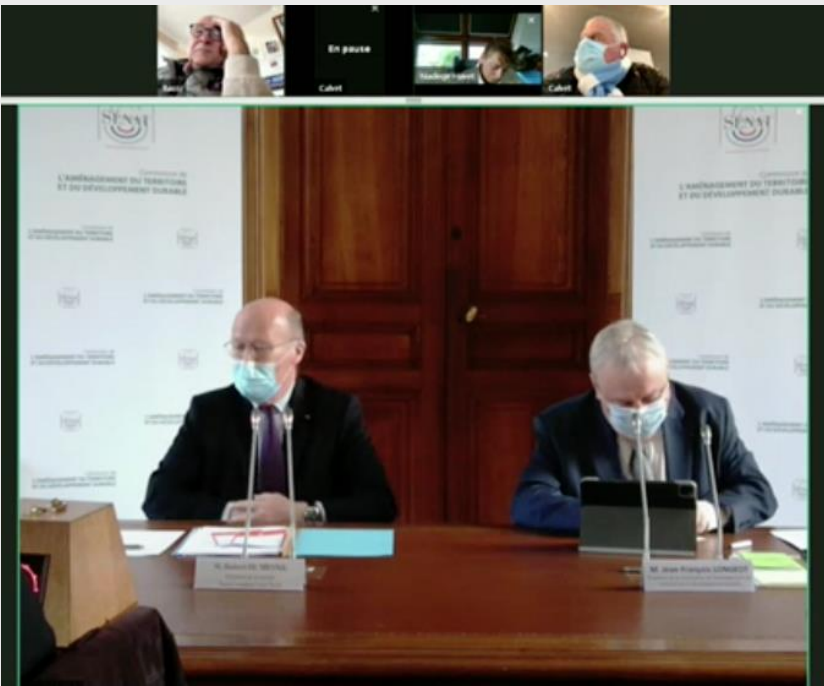
Répartition modale du trafic marchandises de 1984 à 2018



Extrait du bilan d'AlpTransit après la réalisation du tunnel du St Gothard : le promoteur du tunnel du St Gothard en Suisse montre clairement que 2 ans après la mise en service du nouveau tunnel du St Gothard mis en service en décembre 2016, la Suisse n'a que maintenu le seuil de 70% rail - 30% route qu'elle avait déjà depuis de longues années grâce à une politique volontariste (Redevance Poids Lourds) et un report modal efficace.

16. « Donc là on va gagner deux heures »

EXTRAIT VIDÉO
00h33'13''



LA RÉALITÉ

« Vous savez qu'actuellement sur le Paris-Turin, en fait, on prend l'avion ; quand même il y a très très peu de personnes qui prennent le train, c'est trop long. Donc là on va gagner deux heures, Lyon, Turin ce sera probablement deux villes qui vont vivre avec des navettes de cadencement, avec des relations... d'autres que moi sont plus compétents pour en parler, mais je pense que cette proximité entre ces deux dernières villes devrait conduire à un grand développement »



2.2. LES PREVISIONS DE TRAFICS VOYAGEURS

> Le trafic international de voyageurs

Les gains de temps des différentes infrastructures constitutives du projet pris en compte pour la réalisation des bases d'offre de transport voyageurs, sont les suivants :

- Le tunnel de base : 43 mn ;
- La ligne mixte Lyon St Exupéry-Chambéry (ligne mixte Grenay-Avressieux et tunnel mixte Dullin-l'Epine) : 20 mn ;
- La LGV Lyon-Chambéry (ligne à grande vitesse Grenay-Avressieux et tunnel mixte Dullin-L'Epine) : 30 mn (soit un gain supplémentaire de 6 minutes par rapport à l'opération soumise à l'enquête) ;
- Le 2^{ème} tube du tunnel de Belledonne : 17 minutes.

> Les temps de parcours sur les principales origines – destinations pris en compte sont les suivants :

	Référence 2020	Projet 2020	Projet 2025	Projet 2030	Projet 2035	Gain de temps Référence / Projet 2035
Lyon - Turin	3h22	2h48	2h04	1h48	1h42	1h40
Paris - Turin	4h50	4h29	3h46	3h29	3h23	1h27
Paris - Milan	5h41	5h20	4h37	4h20	4h14	1h27

Temps de parcours voyageurs internationaux

Extrait de la Notice C de l'enquête publique de 2012 établie sous la présidence de M. du Mesnil : le gain de temps sera de 43 minutes maximum. Pour le fret le gain de temps est plus faible en raison d'une vitesse plus lente des trains de marchandises dans le tunnel de base.

17. « Il y a eu la crise financière de 2008, le trafic a baissé »

EXTRAIT VIDÉO
00h40'40''



« Il y a eu la crise financière de 2008, le trafic a baissé donc on a dit que puisque le trafic baisse, le projet ne se justifiait plus. Mais deux ou trois ans plus tard, le trafic était reparti à la hausse. Au bout de 2 ou 3 ans le trafic est reparti, à la croissance donc là on a de nouveau une situation difficile. Quel sera le trafic finalement 2020-2021 tel qu'il résultera de la crise on voit bien la baisse de la croissance économique incontestable Est-ce une baisse durable, est-ce qu'elle va reprendre dans 3- 4 ans Je suis totalement incapable de faire ces prévisions. J'estime que c'est pas moi à les faire, c'est pas ma compétence, c'est pas ma responsabilité.»

LA RÉALITÉ

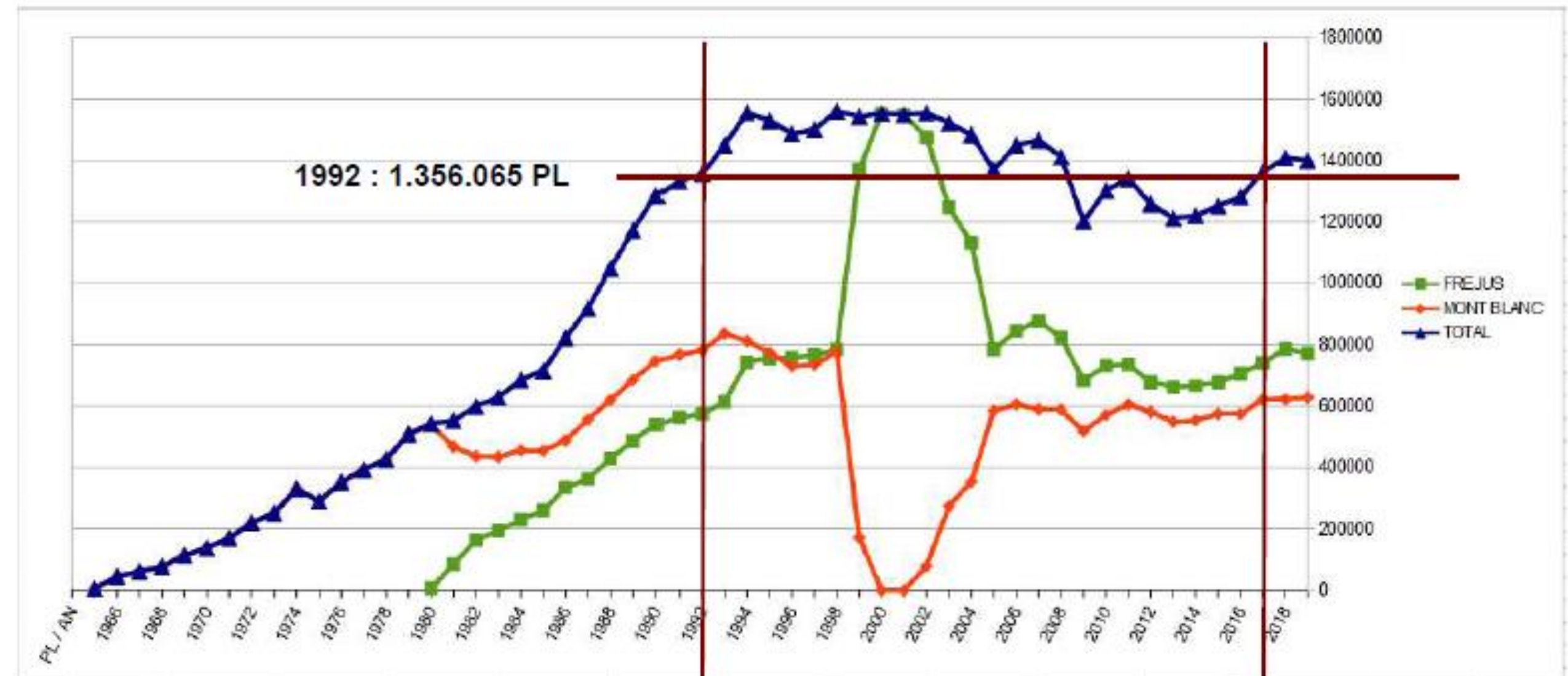
L'OFFRE ET LA DEMANDE

- Tunnel du Mont-Blanc 2019 : Trafic moyen = 1 716 camions/jour – 628 011 PL/AN

- Tunnel du Fréjus 2019 : Trafic moyen = 2 108 camions/jour – 771 706 PL/AN

Total 1,362 million par an en 2017 : même niveau que 1992

Source : Alpinfo 2020,
Office fédéral des
Transports (OFT) Suisse,
2020



Le graphique montre que la baisse du trafic routier est bien antérieure à la crise de 2008 avec un plafond de 1994 à 1998 et des diminutions avant cette crise.

En 2019 avant la pandémie, le nombre de poids lourds a été de :

Mont-Blanc : 628 011 PL

Fréjus : 771 706 PL

TOTAL : 1 399 717 PL soit un chiffre inférieur à celui de 1993.

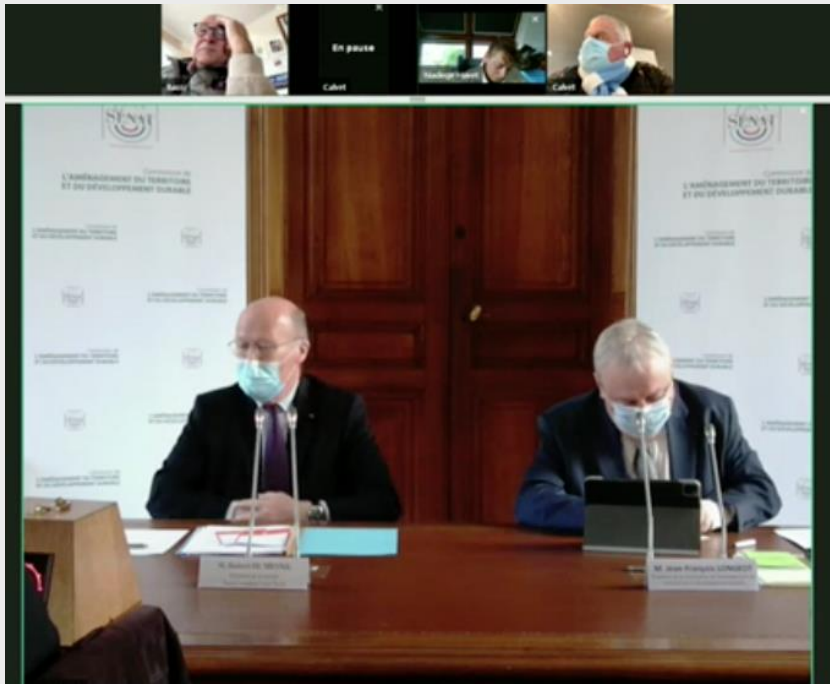
En 2017 il y a eu 1,362 million de PL alors que LTF en avait prévu 2,778 millions.

La diminution des transports entre France et l'Italie est structurelle et consécutive aux délocalisations conduisant à des renforcements des axes Nord/Sud venant des ports.

18. « Sur la question de rentabilité, je ne me sens pas capable de dire quelle est la courbe de trafic qui peut justifier le tunnel »

Enquête d'Utilité publique 2006 Tome 8 p 72

EXTRAIT VIDÉO
00h40'25''



LA RÉALITÉ

Bilan pour la collectivité

• Indicateurs globaux

L'opération est positive pour la France, en raison de la prise en charge d'une plus grande partie de l'investissement par l'Italie. Le bénéfice actualisé est positif, de l'ordre de 1 000 M€, et le taux de rentabilité interne de l'opération pour la France est proche de 5 %. Le bénéfice actualisé par Euro public dépensé est de 0,39 soit supérieur à 0,30.

Le taux de rentabilité pour l'évaluation internationale de l'opération, qui s'élève à 3,59 %, est inférieur au taux de référence français de 4 %. Le bénéfice actualisé est négatif (-550M€). De ce fait le ratio bénéfice actualisé par euro public dépensé n'est pas significatif.

Bilan de l'opération (scénario de base)

EN M€ 2006	BILAN FRANÇAIS	BILAN INTERNATIONAL
Subventions publiques: valeur réelle		
Bénéfice Actualisé (BA)	940 M€	-550 M€
Taux de Rentabilité Interne Economique et Social (TRIES)	4,83 %	3,59 %
Bénéfice Actualisé par Euro Public dépensé (BAEP)	0,39	-
Avec coût d'opportunité des fonds publics		
Bénéfice Actualisé (BA)	270 M€	- 2880 M€
Taux de Rentabilité Interne Economique et Social (TRIES)	4,05%	2,81 %

« Sur la question de rentabilité, moi je... j'avoue... je ne me sens pas capable de dire quelle est la courbe de trafic qui peut justifier le tunnel et si on s'écarte de cette courbe est-ce qu'il faut ne plus le faire.»

En 2006, le document d'enquête d'utilité publique, établi par LTF dont l'actionnaire à 50% était RFF (DG M. du Mesnil) avec des prévisions de trafic de 2,778 millions de poids lourds, la rentabilité n'était pas assurée. Aujourd'hui, il ne passe que 1,340 million de camions aux 2 tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus. Qui peut avoir un doute sur la rentabilité d'un ouvrage prévu déficitaire de près de 3 milliards avec un trafic réel qui est 2 fois inférieur aux prévisions de trafic ?

19. « Notre objectif c'est que plus de la moitié de ces matériaux soient réutilisés »

EXTRAIT VIDÉO
01h23'59"



« Je n'en donnerai qu'un exemple, une chose toute bête : quand vous faites un tunnel vous creusez, vous enlevez des matériaux, vous les sortez. Qu'est-ce que vous en faites ? On les a enlevés : 57 km, 2 fois, toute cette masse de matériaux qu'est-ce qu'on en fait ? Alors un objectif simple, on les réutilise. (...) Donc, notre objectif c'est que plus de la moitié de ces matériaux soient réutilisés... »

LA RÉALITÉ



Institut français
des sciences et technologies
des transports, de l'aménagement
et des réseaux

Ressources en Ligne L'actualité Ifsttar Dossiers thématiques Infrastructures

Explorer la piste des granulats

Jean-Michel Torrenti, Directeur adjoint pour la
recherche et le développement, Département
Matériaux et Structures

Le 31 janvier 2013,

M. H. du MESNIL ne peut l'ignorer car il était le Président de l'IFSTTAR.

L'utilisation de granulats d'excavation : le cas du tunnel LTF (Lyon Tunnel Ferroviaire)

La future liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, dont le promoteur est la société LTF, comportera deux tunnels (de longueur cumulée 65 km) dont le creusement générera 18,8 millions de m³ de déblais. Dans le cadre d'une démarche de développement durable, ~~près d'un quart de ces déblais doit être valorisé en granulats pour le revêtement en béton des tunnels.~~ Cette solution permet, outre son intérêt économique, d'éviter l'excavation de nouvelles carrières et de limiter les transports de déblais et de granulats par route.

Toutefois, ces matériaux d'excavation contiennent une quantité de sulfates 10 à 20 fois supérieure à celle préconisée par les normes actuelles ce qui peut générer une détérioration du béton par formation de produits expansifs tels que l'ettringite ou la thaumasite¹. Dans cette optique, le département Matériaux et Structures de l'Ifsttar participe à une recherche partenariale avec LTF, les sociétés cimentières HOLCIM et VICAT et le LERM. L'objectif est d'acquérir des connaissances sur le comportement des sulfates présents dans ces granulats et d'élaborer de nouvelles formulations de béton adaptées à ces granulats afin d'éviter tout problème de détérioration en fonction des conditions environnementales.

POUVEZ-VOUS FAIRE CONFIANCE À M. DU MESNIL ?

Les déclarations de M. du Mesnil lors de son audition devant le Sénat sont trompeuses voire mensongères et il est nécessaire de les faire corriger.

TRANSPORTS
ET DETTE
PUBLIQUE

Des membres
du Cercle des Transports
alertent sur la dérive
des déficits publics
résultant des transports

Avril 2012

Page 67 :

4. Les évaluations devraient être périodiquement réévaluées. Quand la décision est prise plusieurs années après le bilan socio-économique, ce qui est souvent le cas, l'étude devrait être préalablement réactualisée (exemple : Lyon-Turin. SEA). Il en est de même pour les concertations publiques qui durent plusieurs années (exemple LGV PACA).

Il serait temps de
suspendre ce projet

N° 858

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence du Sénat le 28 septembre 2016

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la commission des finances (1) sur le **financement des infrastructures de transport.**

Par MM. Vincent CARO, Vincent LECHE, Mme Marie-Hélène DES ESGAULX, MM. Thierry FOUCAUD, Roger KAROUTCHI, Mme Fabienne KELLER, MM. François PATRIAT et Daniel RAOUL,

Sénateurs

Seul des investissements de cette ampleur permettront de réhabiliter un patrimoine trop longtemps négligé, au détriment du confort et surtout de la sécurité de nos concitoyens.

Cette mobilisation exceptionnelle devra également être humaine.

Une partie considérable des ingénieurs de SNCF Réseau sont aujourd'hui mobilisés sur la conception et la construction des nouvelles lignes LGV, faisant de la régénération du réseau existant le parent pauvre.

Or les besoins humains pour réussir le gigantesque chantier de sa réhabilitation, qui comprend des aspects éminemment complexes comme les nœuds ferroviaires, rendra nécessaire une affectation massive de cadres supérieurs sur ce projet.

Proposition n° 9 : Investir massivement pendant les quinze prochaines années en faveur de la maintenance, du renouvellement et de la modernisation des réseaux existants, en particulier du réseau ferroviaire, dont le vieillissement est très inquiétant.

III. LES NOUVEAUX PROJETS DOIVENT ÊTRE SÉLECTIONNÉS SELON DES CRITÈRES DE RENTABILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE TRÈS EXIGEANTS MÊME SI CELA IMPLIQUE DE RENONCER À DES PROJETS DÉJÀ ANNONCÉS