

NOTE SUR LA RATIFICATION DES ACCORDS FRANCE-ITALIE SUR LE PROJET LYON-TURIN

1/ Un obstacle majeur, l'engagement du gouvernement, pris le 8 octobre 2012 par le Premier ministre Jean-Marc Ayrault devant la Cour des Comptes, n'est pas respecté par le même Jean-Marc Ayrault aujourd'hui ministre des Affaires étrangères.

Le traité Franco Italien du 4 septembre 2014 N° 2014-1002 (accord intergouvernemental du 30 janvier 2012) prévoit à l'article 18 une certification des coûts par un "tiers extérieur".

6 septembre 2014	JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	Texte 2 sur 133
Article 18		
<i>Financement du Promoteur public et de la réalisation de la section transfrontalière</i>		
<p>Déduction faite de la contribution de l'Union européenne et de la part financée par les péages versés par les entreprises ferroviaires, pour les coûts de la première phase, la clef de répartition retenue s'établit à 42,1 % pour la Partie française et à 57,9 % pour la Partie italienne, dans la limite du coût estimé au stade du projet, certifié par un tiers extérieur. Au-delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la Partie française et la Partie italienne.</p> <p>Par exception, les acquisitions foncières, les déviations de réseaux et les mesures d'accompagnement sont prises en charge par chacune des Parties sur son territoire.</p> <p>Dans la limite de l'estimation des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno réalisée par LTF dans son étude de phasage de la partie commune franco-italienne, soit 81 M€, le financement de ces travaux est assuré dans le cadre global du financement de la première phase. Les surcoûts éventuels sont pris en charge en totalité par la Partie italienne.</p>		

Si dans son référé du 1er août 2012 au Premier ministre Jean-Marc Ayrault, la Cour des Comptes **a recommandé** une absence "**de conflit d'intérêts au regard des suites du projet**" et que le tiers devant certifier les coûts n'aie "**pas eu à travailler sur le dossier**" : (page 4/8)

4/8
<p>Il précise également qu'« au-delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la partie française et la partie italienne ».</p> <p>Il conviendra de veiller à ce que cette indispensable certification soit réalisée par des experts n'ayant pas eu à travailler sur le dossier et n'ayant pas de conflit d'intérêt au regard des suites du projet.</p>

Monsieur Jean-Marc Ayrault **s'est personnellement engagé pour le gouvernement français** à une indépendance stricte du tiers certificateur des coûts dans sa réponse à la Cour des Comptes du 8 octobre 2012 (page 2/4) :

<p>Il n'en demeure pas moins qu'il sera nécessaire que les coûts soient certifiés de la manière la plus rigoureuse qui soit, de manière indépendante comme le <i>memorandum</i> franco-italien de 2003 le prévoit d'ailleurs, avant la réalisation de l'ouvrage.</p>
--

Cet engagement n'est pas respecté par le marché attribué à deux sociétés Tractebel et Tuc Rail.

Tractebel est le sous traitant de Lyon Turin Ferroviare devenue TELT depuis l'origine du projet (de 2002 à 2006 et de 2009 à 2013) comme la société le revendique sur son site Internet :

Lyon – Turin railway line | Tractebel Engineering (GDF SUEZ) <http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/reference/lyon-turin-rai...>

TRACTEBEL Engineering
GDF SUEZ
(<http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/>)

- العربية (<http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/arabic/>)
- fr (<http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/french/>)
- es (<http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/spanish/>)
- pl (<http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/polish/>)
- pt (<http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/portuguese/>)
- 中文 (<http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/chinese/>)

[rss](http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/rss-feed/) (<http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/rss-feed/>)
Home (<http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com>) > References Finder (<http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/references-finder/>) > Lyon – Turin railway line

LYON - TURIN RAILWAY LINE

Infrastructure > Public Rail Transport > Transport

<< [Back to overview](http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/references-finder/) (<http://www.tractebel-engineering-gdfsuez.com/references-finder/>)

Next reference >>

NEW LINES
Passengers
Freight

EXISTING LINES

TUNNELS

Client:
Lyon-Turin-Ferroviare SAS

Region / Country:
France / Italy / Western Europe

Services:
ASSISTANCE TO DECISION
PROCESS / Pre-feasibility Studies / EXECUTION / Owner's or Lender's Engineer / FEASIBILITY / Feasibility Studies & Basic Design

Period:
2002-2006 and 2009-2013

DESCRIPTION

The rail link between Lyon and Torino completes a missing link in the EU Transport Strategy, linking western and eastern Europe. It will bring economic benefits to the regions, and it will greatly improve transport efficiency and reduce the harmful consequences of road transport.

Tractebel Engineering has conducted a wide variety of railway engineering studies for the central, international section of the line, managed by Lyon-Turin-Ferroviare SAS. It is 74km long and goes from Saint-Jean-de-Maurienne to Chiusa San Michele.

1 sur 2 24/02/2015 10:48

La société TUC Rail qui est associée à Tractebel pour ce marché, est présidée par Monsieur Luc Lallemand qui est également administrateur de Réseau Ferré de France depuis 2012. Réseau Ferré de France étant actionnaire à 50% de Lyon Turin Ferroviare au moment de l'attribution du marché public.



Luc Lallemand



Luc Lallemand

Administrateur délégué

Luc Lallemand est né le 30 juin 1966.

Mandats

De 2002 à 2004, **Luc Lallemand** était administrateur à Eurofima (Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire), **TUC RAIL**, Eurostation, Thalys International et IFB (Inter Ferry Boats). En 2004, il devenait également administrateur d'Euro Liège TGV.

Luc Lallemand est administrateur à Bpost depuis 2001. Il préside le conseil d'administration du Groupe Vinçotte depuis 2012. **En outre, il est président du conseil d'administration de TUC RAIL depuis 2005**, administrateur à la RATP Dev (Paris) depuis 2010 et à **RFF (Réseau Ferré de France) depuis 2012.**

Organigramme Comité de Direction

Les faits établissent que les deux sociétés à qui a été confiée la certification des coûts ne sont pas indépendantes, qu'elles sont toutes deux en conflit d'intérêts du fait de leurs relations avec le donneur d'ordre et que pour Tractebel au moins, elle a eu à travailler sur le projet.

L'engagement du gouvernement de la France pris par Jean-Marc Ayrault n'est donc pas respecté et la ratification d'un accord basé sur la certification des coûts méconnaît la portée de l'article 18 du traité Franco Italien du 4 septembre 2014.

2/ Méconnaissance de l'article 16 du Le traité Franco Italien du 4 septembre 2014 N° 2014-1002 (accord intergouvernemental du 30 janvier 2012).

L'article 16 du Traité Franco Italien prévoit que le financement doit être disponible préalablement au lancement des travaux :

TITRE IV

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.

Il est établi que le financement des travaux n'est pas disponible à ce jour comme cela ressort d'ailleurs du référé de la Cour des Comptes sur le financement de l'AFITF publié le 29 août 2016.

Les préconisations des parlementaires chargés de proposer de "nouvelles sources de financement pour les travaux de la section transfrontalière" du projet Lyon-Turin, remises au Premier ministre et au secrétaire d'État en charge des transports, n'ont pas été validées ni retenues par le gouvernement.

Le gouvernement français est dans l'incapacité de présenter les modalités et les modes de financement précis du projet pour lequel il demande une ratification autorisant le lancement de travaux définitifs.

Le préalable au lancement des travaux ne se trouve donc pas réalisé et la ratification d'accords autorisant le "lancement des travaux" violerait les dispositions du traité existants entre les deux États.

3/ Méconnaissance des dispositions de l'article 14 de la LOTI, article R.1511-4 du Code des transports, article 4 du décret 97-444 du 5 mai 1997 portant création de Réseau Ferré de France.

Le Conseil d'État a rendu une Décision rejetant l'utilité publique pour des projets dont le financement n'est pas défini.

Le 15 avril 2016, le Conseil d'État a confirmé les conditions d'application des dispositions en matière de financement des projets de l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) repris à l'article R.1511-4 du Code des transports :

Article R1511-4

L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte :

1° Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ;

2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ;

3° Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu ;

4° Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ainsi que sur leurs conditions d'exploitation.

En application de ces dispositions, le Conseil d'État a décidé le 15 avril 2016 que l'identification précise des financements est indispensable à l'information du public et à l'autorité administrative :

; qu'aux termes de l'article 4 du décret du 17 juillet 1984 relatif à l'application de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 relative aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs, repris aux articles R. 1511-4 et R. 1511-5 du code des transports : « *L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte : (...) / 2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ; (...) / L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, tant des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers. Ce bilan comporte l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculée selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines qui touchent aux transports, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement des espaces urbain et rural. Il est établi sur la base de grandeurs physiques et monétaires ; ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes séparés (...)* » ;

8. 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 ;

Le financement du projet Lyon-Turin n'étant toujours pas défini, une autorisation de lancer des travaux définitifs et la ratification d'accords intergouvernementaux à cet effet méconnaîtraient l'obligation légale de définir la nature précise des financements d'un projet dont le coût total a été évalué par la Direction du Trésor et dont la part française est évaluée à au moins 10 milliards d'euros.

L'article 4 du décret 97-444 du 5 mai 1997 impose que les effets négatifs soient garantis avant le lancement des projets :

Article 4
▶ Modifié par Décret 2006-1534 2006-12-06 art. 33 3° JORF 7 décembre 2006
RFF soumet chaque année aux ministres chargés des transports, de l'économie et du budget un programme d'investissements ainsi que les modalités de son financement. Les programmes d'investissements peuvent comporter un volet pluriannuel. Au sein de ces programmes, les projets unitaires dont le montant excède un seuil, fixé par arrêté du ministre chargé des transports, sont soumis à son approbation, sur la base d'un dossier indiquant l'objectif du projet, la consistance des travaux, l'évaluation de la dépense correspondante et de la rentabilité économique et sociale de l'investissement projeté. Les méthodes d'évaluation sont conformes aux règles fixées par le ministre chargé des transports pour les projets d'infrastructure. RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'Etat, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement. Les investissements financés par les collectivités territoriales, leurs groupements ou les organismes publics donnent lieu à convention avec RFF. Les concours de l'Etat au financement des investissements prennent la forme de subventions ou de dotations en capital.

Le gouvernement ne garanti en rien les conséquences négatives d'exploitation du projet (150 millions d'euros par km) dont le coût est six fois supérieur à celui du Perpignan-Figueras (25 millions d'euros par km).

La faillite de la société TP Ferro démontre les incidence négative de l'exploitation qui devrait être supporté par les contribuables et la dettes publiques.

4/ Méconnaissance des disposition sur la saturation de l'article Premier de l'accord franco-italien du 29 janvier 2001.

L'accord du 29 janvier 2001 précisait à l'article premier que le tunnel transfrontalier projeté était lié à la saturation des infrastructures existantes.

<i>Article 1er.</i> <i>Objet</i>
Les Gouvernements français et italien s'engagent par le présent accord à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin et dont la mise en service devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants.

Le préalable indispensable de la saturation de la voie ferrée existante était rappelé par Madame Isaac Sybille en sa qualité de rapporteure lors de la séance du 13 février 2002 à l'Assemblée Nationale :

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

Je n'insisterai pas sur les inconvénients de ce développement du transport routier de marchandises. Mais le renforcement du fret ferroviaire ne peut se limiter à la construction d'infrastructures. Il demande également une politique plus globale alliant l'augmentation des péages des tunnels routiers pour les poids lourds, le contrôle de l'application de la législation sociale par les transporteurs routiers – la fatigue au volant est un facteur important d'accidents dans les tunnels – et une politique de qualité du service du fret ferroviaire de nature à modifier les comportements.

Cela dit, la levée de la saturation de la ligne ferroviaire constitue un préalable indispensable. À condition, évidemment, que la SNCF ne se mette pas trop souvent en grève...

Il est démontré que la voie ferrée existante voyait circuler près de 10 millions de tonnes de marchandises en 1983 et 2000 et qu'il n'y circule aujourd'hui que 3,5 millions de marchandises pour une capacité reconnue d'environ 17,5 millions de tonnes par an par la société Lyon-Turin Ferroviaire :

En outre, des principes de transfert du fret de la route vers le rail ont été décidées par les gouvernements, telle que le développement commercial de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA), depuis Novembre 2003, entre Aiton et Orbassano.



© Serge Dombre

L'autoroute ferroviaire entre Aiton et Orbassano (AFA) traite aujourd'hui uniquement les poids lourds d'une hauteur inférieure à 3,80 m (essentiellement des camions-citernes). Avec les travaux de modernisation du tunnel ferroviaire du Fréjus, il sera possible de transporter des camions de près de 4,00 m de hauteur, soit environ 50% des poids lourds.

Ces mesures devraient favoriser une première croissance du trafic ferroviaire. Mais en raison des limites de la ligne historique, celle-ci ne pourra toutefois traiter plus de 17,5 millions de tonnes par an environ.

La ratification d'accords qui méconnaissent les dispositions principales des traités existants et la définition légale de l'engagement de travaux en terme de financement rappelée par le Conseil d'État, doit être rejetée par les parlementaires au regard de l'importance de l'engagement financier de la France et ses conséquences sur la dette publique de l'État.