

Projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin

Les coûts et leur évolution

Le coût de la section transfrontalière

1 L'évolution du contenu du projet

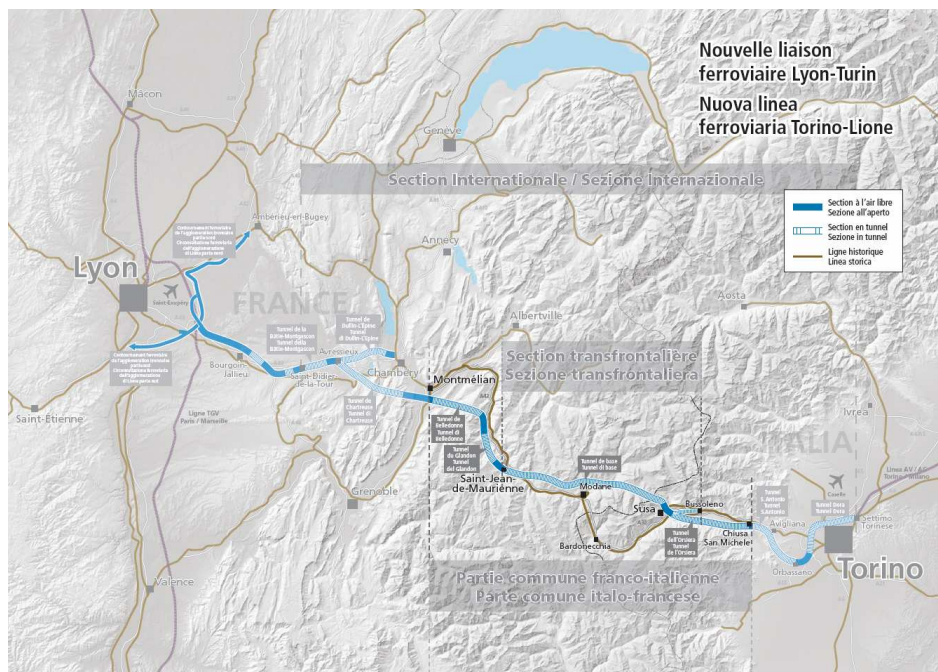
Le traité de 2001 définit **la section internationale** entre le sillon alpin et le nœud ferroviaire de Turin et précise qu'elle se compose de :

- La partie française Sillon alpin – Saint-Jean-de-Maurienne
- La partie commune franco-italienne – entre les raccordements à la ligne historique, aux environs de Saint-Jean-de-Maurienne et de Bussoleno/Bruzolo
- La partie italienne Bussoleno/Bruzolo – nœud de Turin

L'accord binational de 2012 :

- redéfinit **la section internationale** : entre Saint-Didier-de-la-Tour et le nœud de Turin. Elle comporte :
 - La partie française Saint-Didier-de-la-Tour – Montmélian
 - La partie commune franco-italienne : Montmélian - Chiusa-San-Michele
 - La partie italienne de Chiusa-San-Michele – nœud de Turin
- introduit la notion de **section transfrontalière** : entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse-Bussoleno

Ainsi, le nouvel accord a étendu la section internationale et la partie commune côté France. L'ancienne partie commune correspond à présent à la section transfrontalière.



Enfin, l'accord de 2012 précise que son objet est limité à la section transfrontalière, qui constituera la première phase de réalisation. Il ne comporte donc aucun engagement des Etats quant aux phases ultérieures, pour lesquelles la contribution financière de l'union européenne n'est pas définie.

2- L'évolution du coût de la section transfrontalière

Les études d'avant-projet sommaire menées par LTF en 2002/2003 ont conduit à une estimation de 6,7 Md€ en valeur 2003, ce qui correspond à **8,1 Md€ en valeur 01/2010**, pour l'ancienne « partie commune » correspondant à l'actuelle « section transfrontalière ». Les modifications du tracé en Italie suite à la concertation menée de 2006 à 2010 ont conduit à évaluer différentes variantes. Toutes s'étendaient plus loin en Italie, et coûtaient donc plus cher. C'est notamment le cas du projet préliminaire finalisé en 2010 qui comportait, outre le tunnel de base, un autre tunnel de 20 km environ en Italie (tunnel de l'Orsiera), pour un coût total de 10,5 Md€ en valeur 01/2010

En revanche, la première phase pour la réalisation de la partie commune proposée en 2010 a permis de revenir à une interconnexion à Bussoleno, comme prévu initialement. Le coût de cette première phase a alors été estimé à **8,5 Md€ en valeur 01/2010**, sur la base d'un niveau d'étude préliminaire.

Cette augmentation de 0,4 Md€ provient :

- d'une part de l'évolution de certaines règles pour assurer la sécurité des usagers (exemple : l'espacement des rameaux de communication entre les deux tubes a été ramené de 400 m à 333 m) ;
- d'autre part de l'évolution du projet en territoire italien (exemple : création d'une gare à Suse, ce qui n'était pas prévu dans l'avant-projet sommaire).

3- Le financement de la section transfrontalière

L'accord binational de janvier 2012 définit la répartition du financement de la section transfrontalière entre les deux pays : 42,1% pour la part de la France et 57,9% pour la part de l'Italie. Ces taux s'appliquent une fois déduite la contribution de l'Union Européenne.

A ce jour la contribution de l'UE est envisagée à hauteur de 40%, ce qui conduirait donc à la répartition des financements suivante :

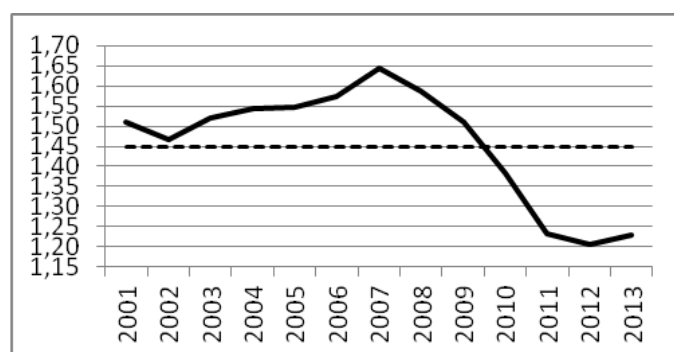
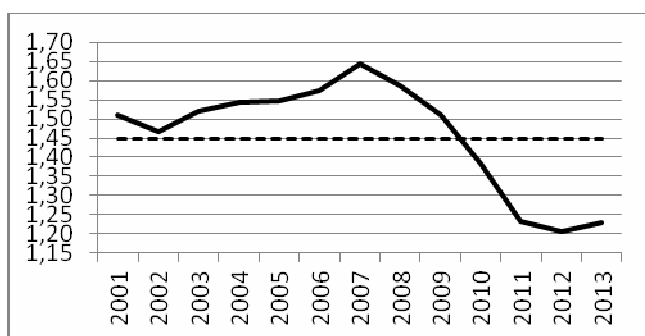
Europe	3,40 Md€ _{01/2010}
France	2,15 Md€ _{01/2010}
Italie	2,95 Md€ _{01/2010}
TOTAL	8,5 Md€_{01/2010}

NB : les estimations citées ci-dessus ne comprennent ni les coûts de maîtrise d'ouvrage, ni les coûts des études et reconnaissances menées par LTF, ni les éventuels frais financiers.

4 – Comparaison avec le tunnel de base du Gothard

Le tunnel de base du Gothard, en Suisse, est comparable au tunnel de base du Lyon Turin car il est aussi d'une longueur de 57 km, sous forte couverture. Le percement des 2 tubes est achevé et l'ouvrage sera mis en service en 2017. A ce jour, son coût est estimé à **9 956 millions de francs suisses en valeur 1998** (selon le tableau page 24 du *Rapport d'étape NLFA 2011** de l'office fédéral des transports de la confédération suisse : <http://www.bav.admin.ch/alptransit>).

En appliquant l'indice de révision spécifique de l'office fédéral des transports suisse, cette estimation peut être actualisée à 01/2010 comme suit : $9\,956 \times 131,6/105,9 = 12\,372$ **millions de francs suisses en valeur janvier 2010**.



Les travaux de la construction du tunnel du Gothard se déroulent sur la période 2001-2016. Or, sur la période 2001-2012, le taux de change entre l'euro et le franc suisse a sensiblement évolué (voir ci-contre). Sur la base d'un taux de change moyen de 1,45 franc suisse pour 1 euro, on obtient une estimation de **8 532 millions d'euros en valeur janvier 2010**.

A la différence de l'estimation indiquée plus haut pour la section transfrontalière, ce montant inclus les coûts de maîtrise d'ouvrage et de reconnaissance. Mais le projet du Gothard ne comporte ni

nouvelles gares, ni l'équivalent du tunnel de 2 km prévu en Italie pour rejoindre Bussoleno depuis Suse.

On peut donc vérifier la cohérence entre les estimations de ces deux tunnels de base.

4 – La certification des coûts

Depuis les études préliminaires menées par le GEIE ALPETUNNEL, différentes étapes d'études ont été franchies par LTF en intégrant les résultats des nombreuses reconnaissances du sous-sol.

La prochaine étape constituera le « projet de référence » qui permettra d'ici quelques mois une évaluation approfondie et homogène des coûts, y compris des incertitudes et des aléas.

C'est sur cette base que sera menée la certification des coûts par un tiers extérieur jugée nécessaire par la France et l'Italie, prévue par l'accord binational de janvier 2012 et confirmée par le Premier ministre dans sa réponse à la Cour des comptes du 8 octobre 2012. Cette certification sera menée de la manière la plus rigoureuse qui soit et de façon indépendante.

Le coût de l'ensemble du programme

Comme la plupart des projets, celui du tunnel de base s'insère dans un « programme », c'est-à-dire un ensemble de projets permettant d'aménager tout un itinéraire. Chacun des « projets » peut être mis en service indépendamment des autres. La notion de « programme » sert avant tout à garantir la cohérence, sur le très long terme, des différents projets entre eux.

Les derniers éléments concernant le « programme » dans lequel s'insère la section transfrontalière du Lyon-Turin se trouvent :

- dans le projet préliminaire des accès italiens publié par RFI en 2011 ;
- dans le dossier pour l'enquête publique de 2011 préalable à la DUP des accès français établi par RFF.

Dans les deux cas, le coût du « programme » a été évalué à environ 24 Md€ (valeur 12/2009 ou 01/2010). Cette estimation inclut des investissements de très long terme. Son périmètre va bien au-delà de la section internationale définie dans les accords binationaux de 2001 et de 2012.

Au fil du temps, le programme a intégré d'autres fonctionnalités que la liaison Lyon-Turin, notamment en ce qui concerne l'amélioration du trafic régional entre le sillon alpin et Lyon d'une part, le Val de Susse et Turin d'autre part.