

DOSSIER SPÉCIAL

SOMMET FRANCO-ITALIEN DE FÉVRIER 2015 :

ENGAGEMENT DÉFINITIF DES TRAVAUX DU TUNNEL DU LYON-TURIN

Actualités marquantes

Un feu vert POLITIQUE

Le 24 février 2015
Accord de la France et l'Italie sur l'avenant au traité international de Turin de 2001 pour l'engagement définitif des travaux du tunnel transfrontalier.

- > Cet avenant donne une nouvelle impulsion au Lyon-Turin, en actant le démarrage du chantier.
- > Le Président François Hollande souhaite que le chantier démarre en 2016.

les +

> L'engagement politique est attendu depuis 2012. Les travaux de Saint-Martin-la-Porte annoncent le **lancement effectif du chantier du nouveau tunnel.**

> L'impulsion donnée à une véritable politique de report modal en France : **le Lyon-Turin est le seul tunnel en France sur l'axe est-ouest uniquement dédié au rail.** Les infrastructures ferroviaires existantes pour franchir les Alpes franco-italiennes ne sont plus adaptées aux attentes en matière de transport.

> La prise en compte de la réalité des échanges franco-italiens et des perspectives économiques que l'infrastructure ouvre (développement économique, attractivité, emploi).

> La mise en perspective d'une réalité environnementale : la pollution du transport routier, avec ses effets néfastes sur l'environnement et la santé.

les ?

> **Pour devenir traité, l'accord intergouvernemental doit être ratifié au niveau parlementaire par les deux États** d'ici 2016.

> Un protocole additionnel relatif à la **certification des coûts complètera cet accord** et précisera les modalités d'application de l'article 18 de l'accord du 30 janvier 2012. Il interviendra dans les meilleurs délais.

> Avec un lancement des travaux en 2016, la livraison du tunnel transfrontalier n'interviendra pas avant 2028. À court terme, quelles alternatives proposer aux 7000 poids lourds, par jour, qui traversent les Alpes franco-italiennes ? **L'avenir de l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) reste aussi à préciser**, les deux sociétés co-gestionnaires n'ayant pas encore réussi à s'entendre sur la gouvernance...

> Ratification de l'accord dès que possible au sein de chaque Parlement en 2016, afin de ne pas retarder l'avancée du programme.

> Seul le nouveau tunnel ferroviaire est concerné par cet accord. La question de ses accès est incontournable dans leurs capacités à offrir un service de qualité (temps de parcours, qualité, sécurité...).

> Dans l'attente de l'ouverture du tunnel, les pouvoirs publics veilleront à ce que l'AFA propose un service à la hauteur des attentes des entreprises. La question de son extension jusqu'à Grenay (Est de Lyon) doit être actée et son promoteur désigné.

> La démarche Grand Chantier doit se poursuivre et s'intensifier, afin que le programme profite pleinement au tissu économique local (2 000 emplois directs, 6 000 à 10 000 emplois indirects).

Un feu vert OPÉRATIONNEL ET UNE ÉTAPE JURIDIQUE DÉTERMINANTE

Le 23 février 2015
Constitution du promoteur, la société TELT, qui va mener à bien les travaux et exploiter la section transfrontalière de la future infrastructure.

> Lyon Turin Ferroviaire (LTF) cède la place à **Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) qui va construire et gérer la section transfrontalière** du programme.

> La société est détenue pour moitié par l'État français, pour moitié par la Compagnie nationale des chemins de fer italiens. Hubert Du Mesnil en est le Président, et Mario Virano, le Directeur général.

les +

> Installation de TELT en capacité de gérer les prochaines phases du chantier.

> L'accord du 30 janvier 2012 signé à Rome précise les conditions de conduite du projet, d'exploitation de l'ouvrage et celles d'une meilleure utilisation de la ligne historique du Fréjus.

> Le chantier de Saint-Martin-la-Porte est engagé depuis début 2015 (installation du chantier).

> Montée en puissance rapide de TELT.

> Préparation technique des appels d'offres nécessaires à l'engagement du chantier.

> Des décisions politiques doivent encore être prises pour la mise en place d'une politique de report modal ambitieuse et la réalisation des accès au Lyon-Turin.

Un feu vert et un engagement FINANCIERS

17 février 2015
Lancement de la phase de certification des coûts.

26 février 2015
Demande de co-financement déposée par TELT et contresignée conjointement par la France et l'Italie auprès de l'Europe pour la réalisation du nouveau tunnel transfrontalier.

> La demande porte sur 40% du coût d'une première tranche de travaux de 3 Md € soit 1,2 Md € pour la période allant jusqu'à 2020.

> La réponse de l'Europe attendue pour l'automne 2015.

> La demande de financement s'inscrit dans le cadre de l'Appel à projet lancé par l'Europe le 11/09/2014, dans le cadre du Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe (MIE).

les +

> **Co-financé par 3 partenaires**, le Lyon-Turin représente pour la France 2,2 Md € d'investissement, soit environ 200 M€ par an sur la durée du chantier. Un montant réaliste : l'équivalent du coût d'une LGV Rennes-Le Mans ou Angoulême-Tours.

> Le Lyon-Turin pourra bénéficier d'un taux maximum de financement par l'Europe : 40 %.

> Une mission parlementaire sur le financement est en cours ; le rapport sera remis au Premier ministre en juin 2015.

> La certification des coûts est attendue d'ici le printemps 2015.

les -

Le montage financier en France reste à préciser. Le principe de l'écotaxe ayant été suspendu, d'autres leviers peuvent être actionnés : application de la directive Eurovignette, incitation au transport ferroviaire (taxation des concessions d'autoroutes...) et/ou appel à des financements privés, dans le cadre de montages juridiques innovants.

> Mise en place de l'Eurovignette pour tous les poids lourds traversant les Alpes.

> Nécessité de mettre en œuvre une ingénierie financière pour amortir ces dépenses sur la durée (prêts de long terme, mobilisation des capitaux privés existants).

> L'acceptabilité et la soutenabilité des dispositions financières qui seront prises doivent être préalablement étudiées et vérifiées.

Éléments d'analyse

Nos points de vigilance