

Coordination Ain Dauphiné Savoie
Non Merci – Chimilin
Collectif Chapareillan contre les nuisances du Lyon Turin
Noël COMMUNOD Conseiller Régional Rhône Alpes
Coordination des opposants au Lyon Turin
Mouvement Région Savoie
Confédération Paysanne Savoie
Les Amis de la Terre 73
Robert ARBARETAZ Maire de Chimilin

Adresse de Correspondance :
Noël COMMUNOD
Conseiller Régional Rhône Alpes
La Chatelle
73800 SAINTE HELENE DU LAC

Monsieur Jean Marc AYRAULT
Premier ministre
Hôtel de Matignon
57, rue de Varenne
75700 Paris

Lettre Recommandée avec Accusé de Réception – TRÈS URGENT
Copie : Maître Gilles DEVERS, Avocat.

Chimilin, le 14 janvier 2012.

Monsieur le Premier Ministre,

Vous êtes, du fait de vos fonctions actuelles, amené à prendre des décisions dans un dossier à l'état de projet dit « Lyon-Turin » défini ou en cours de définition, dont le tracé n'est pas définitivement adopté.

Ce projet a pour but la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre l'agglomération lyonnaise, Chambéry et l'agglomération de Turin en Italie.

Ces derniers mois, il a été annoncé des estimations financières pour le tunnel dit de base, également définit par l'article 2 de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 de la façon suivante :

b) « section transfrontalière », la section de la partie commune comprise entre Saint-Jean-de-Maurienne en France et Suse - Bussoleno en Italie ;

Les estimations financières avancées font état d'un coût de 8,5 Milliards d'Euro (huit milliards cinq cents millions) qui seraient répartis entre la France, l'Italie et l'Europe.

Ce montant est confirmé par vous-même dans votre réponse du 8 octobre 2012 dans laquelle vous indiquez :

Saint-Jean-de-Maurienne et Bussoleno-Brusolo sur un projet évalué à 8,072 Md€_{01/2010} et situé entre Saint-Jean-de-Maurienne et Bussoleno-Brusolo, ce qui correspond approximativement au périmètre de la section transfrontalière. Celle-ci, définie dans l'accord de 2012, est évaluée à 8,516 Md€_{01/2010} et ne comprend pas la section Suse – Chiusa San Michele, qui comporte le tunnel de l'Orsiera. Sur des périmètres comparables, le surcoût devrait donc être de l'ordre de 450 M€ et non de 1 903 M€. Dans ces conditions, l'évolution du coût global semble raisonnable pour un projet de cette nature.

L'article 4 de l'accord du 30 janvier 2012 indique la longueur de cet ouvrage :

- 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 ;**

Le détail de l'estimation de 8,5 Milliards n'a pas été rendu public de sorte qu'il y a lieu de s'inquiéter sur la méthodologie employée et sur le résultat de cette prévision.

En effet l'accord intergouvernemental du 30 janvier indique :

Article 18 – Financement du Promoteur public et de la réalisation de la section transfrontalière

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.

Comme l'a justement fait remarquer la Cour des Comptes dans son référé daté du 1er août 2012 et publié le 5 novembre 2012 :

4/8

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 ».

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.

A notre connaissance la certification n'a pas été réalisée.

En réponse, Monsieur le Premier Ministre Jean Marc AYRAULT a indiqué le 8 octobre 2012 :

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 *memorandum* franco-italien de 2003 le prévoit d'ailleurs, avant la réalisation de l'ouvrage.

C'est dans ces conditions, et afin de vous éviter une **erreur d'appréciation manifeste**, que nous vous prions de prendre connaissance des informations suivantes.

La Suisse construit actuellement un ouvrage identique, de même longueur dans le massif alpin selon la même technologie de percement que celle projetée (tunnelier), pour la même utilisation sur une section destinée à connecter les réseaux suisse et italien pour une utilisation mixte dont la mise en service devrait intervenir au cours de l'année 2016.

Cet ouvrage s'appelle le tunnel de base du Saint-Gothard qui fait partie d'un ensemble appelé l'axe du Saint-Gothard ».

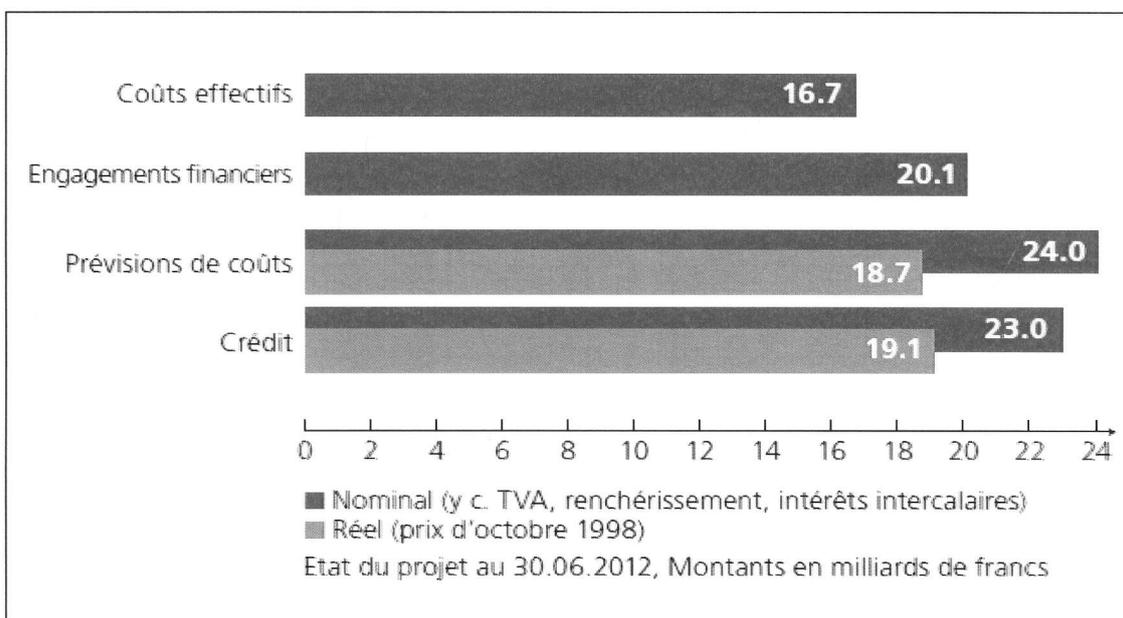
La Suisse a mis en place une institution de suivi des coûts qui publie tous les six mois un rapport d'étape.

Pour votre parfaite information, nous vous joignons les rapports d'étape, celui concernant la période du 1er janvier au 31 décembre 2011 et celui sur la situation au 30 juin 2012.

Ces deux rapports établissent le coût prévisionnel de cet ouvrage très comparable au projet franco italien, pages 17 et 24 pour le rapport 2011 confirmé par le rapport au 30 juin 2012.

Le coût prévisionnel du tunnel de base du Saint-Gothard est de 9 956 millions de Francs suisse (valeur octobre 1998) soit au cours du 31/12/2012 : 8 246 761 331,02 EUR.

Ces rapports définissent l'actualisation de l'ensemble des ouvrages de la façon suivante :



L'actualisation de la part du tunnel de base du Saint-Gothard serait selon ce calcul de 12 777 millions de francs suisses soit au cours du 31/12/2012 : 10 584 975 722,05 EUR.

L'actualisation au taux de l'inflation donne un résultat équivalent.

Dans ces conditions et compte tenu des fortes similitudes entre l'ouvrage réalisé en Suisse et le projet dit « Lyon-Turin » il est essentiel qu'avant toute décision vous soyez en mesure de décomposer le coût prévisionnel du projet.

En effet, l'accord franco-Italien du 30 janvier 2012 précise que les coûts au-delà des coûts certifiés seront répartis à parts égales entre les deux pays.

Cette stipulation engage donc de façon importante notre pays dans une situation de déficit public important, d'autant que la communauté européenne n'interviendra que sur le financement de la valeur certifiée.

La présente constitue donc une mise en garde formelle d'avoir à confirmer le coût prévisionnel du projet et plus spécialement les éléments qui ont permis d'envisager un coût de réalisation d'environ 2 Milliards d'€uro, inférieur au coût constaté par la Suisse pour un ouvrage équivalent.

La situation budgétaire tant de la France, de l'Europe que de l'Italie n'autorise pas d'approximation dans ce dossier d'autant que comme l'a rappelé la Cour des Comptes, les trafics ont été sur-évalués.

Une absence de détermination précise des différences entre les coûts projetés pour le projet et ceux constatés pour le tunnel du Saint-Gothard, de l'ordre de deux milliards d'€uro valeur 2012 **constituerait une méconnaissance du principe de précaution en matière économique et financière particulièrement grave** dans la période actuelle et compte tenu des prévisions économiques pour l'année 2013.

Votre responsabilité personnelle pourrait donc être engagée, votre attention ayant été dûment attirée sur des risques déterminés de dérives financières, d'augmentation de la dépense publique et de minoration des coûts, dommageables pour la collectivité et l'intérêt général.

Au surplus, la société Lyon Turin Ferroviaire SAS, dont l'actionnaire à 50% est l'EPIC Réseau Ferré de France, vient de lancer un appel d'offre pour le creusement d'une galerie au tunnelier dans l'axe Sud du tunnel de base.

http://www.ouestmarches.com/les-marches-publics-et-privés/detail/Savoie-Lyon-Turin-Ferroviaire-SAS-Chambery-73006-realisation-d-ouvrages-de-reconnaissance-sur-le-trace-du-tunnel-de-base-a-partir-de-la-descenderie-dite-de-saint-martin-la-porte/438316?q=%2Fles-marches-publics-et-privés%2Fliste-avancée%2Ftous%2Bdepartements_toutes%2Bles%2Bvilles_toutes%2Bactivites_Lyon%2BTurin%2BFerroviaire%2BSAS-46592_realisation_no_all_all_all_ACTIVES%3F

Cet appel d'offre méconnaît gravement la disposition de l'accord franco-Italien du 30 janvier 2012 qui est reproduite ci-dessous :

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.

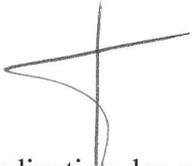
Compte tenu des différents éléments rappelés ci-dessus, nous vous engageons, dans le cadre de vos responsabilités, à interdire le lancement de ces travaux qui s'inscrivent de toute évidence dans le cadre définitif du projet en méconnaissant les dispositions des accords franco-Italien.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, et vous prions de recevoir par la présente, Monsieur le Premier Ministre, nos respectueuses salutations.

Pour la CADS



Non Merci - Chimilin



Coordination des opposants au Lyon Turin



Confédération Paysanne Savoie



Robert ARBARETAZ Maire de Chimilin



Collectif Chapareillan contre les nuisances du Lyon Turin



Noël COMMUNOD Conseiller Régional Rhône Alpes



Mouvement Région Savoie



Les Amis de la Terre

en Savoie

