



Lyon-Turin : Communiqué du 12 février 2019

L'Italie conclut à des pertes abyssales : La haute administration française et Lyon-Turin Ferroviaire l'avaient écrit depuis longtemps !

L'expertise coûts/bénéfices du projet Lyon-Turin conclut à une perte de plus de sept milliards d'euros.

1/ Personne en France ne peut être surpris puisque cela a été écrit en France par les hautes administrations depuis plus de 20 ans.

En 2006, le dossier d'enquête publique de Lyon-Turin Ferroviaire montrait une perte de 2,880 Milliards d'euros avec le coût d'opportunité des fonds publics et ce malgré des prévisions de circulation du double de 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% | 0,07% |

Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin
Avril 2006 - Dossier d'enquête publique
Saint-Jean-de-Maurienne - Frontière franco-italienne

La Cour des comptes le confirmait en 2012 en écrivant dans son référentiel : « *Toutes les études et rapports recommandaient pourtant de différer le projet...* » et plus loin « *selon les études socio-économiques établies en février 2011 pour la société Lyon-Turin ferroviaire sur le projet préliminaire modifié, la valeur actualisée nette économique est négative dans tous les scénarios envisagés.* »

En février 2018, le Conseil d'Orientation pour les Infrastructures ne disait pas autre chose et concluait « *les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables* ».

La question qui se pose est donc : Au nom de quel intérêt, des politiques ont poursuivi ce projet malgré les avis défavorables des administrations ? **Une certitude, ce n'est pas au nom de l'intérêt général.**

2/ Engager les travaux définitifs du tunnel transfrontalier coûtera beaucoup plus cher à la France que ce qui est annoncé aux contribuables.

L'engagement italien de financer 57,9% des travaux du tunnel de base (article 18 du traité), est une contrepartie financière à celui de la France de construire des accès de 33 kilomètres de tunnels à double tube, à ses frais conformément à l'article 4 du traité. Sans cette contrepartie de la France, l'Italie n'avait aucun intérêt à souscrire un tel engagement, ne disposant sur son territoire que de 12 kilomètres sur les 57 km du tunnel de base.

- L'engagement français n'a fait l'objet d'aucune enquête publique ce qui en interdit la réalisation ;

Il est légitime que l'Italie refuse de financer plus que la France sans contrepartie. Elle est fondée à demander une participation financière supérieure à la France en rééquilibrage.

Rappelons que les analyses coûts bénéfices italiennes précédemment favorables ont été faites avec l'un des administrateurs de LTF/TELT

Contact Coordination des Opposants au projet "Lyon-Turin" :

Daniel IBANEZ 06 07 74 10 17 / François MAUDUIT 06 31 58 01 71 contact@lyonturin.eu /

<http://lyonturin.eu/>