



N° 4303

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 14 décembre 2016

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI *autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne signé le 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin,*

PAR M. MICHEL DESTOT
Député

ET

**ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES**

Voir le numéro :

Assemblée nationale : 4170.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE.....	7
I. UN INTERÊT ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL	7
1. un enjeu économique national et européen.....	8
a. Le report modal	8
b. Un investissement utile pour l'emploi.....	9
2. Un élément majeur du réseau transeuropéen	10
3. Un facteur de dynamisme économique.....	11
4. Une nécessité environnementale.....	14
II. LES GRANDES LIGNES DE L'ACCORD DU 24 FÉVRIER 2015.....	15
1. Un accord élaboré en deux étapes.....	15
2. L'accord du 24 février 2015	16
3. Le protocole additionnel du 8 mars 2016 et le règlement annexé	17
a. Le coût des travaux pour la France.....	17
b. La lutte contre les infiltrations mafieuses	19
EXAMEN EN COMMISSION	21
ANNEXE N° 1 : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR	27
ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.....	29

INTRODUCTION

Le Parlement est appelé pour la quatrième fois à autoriser la ratification d'une convention internationale entre la France et l'Italie portant sur la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin. L'accord du 15 janvier 1996 avait institué une commission intergouvernementale pour la préparation de cette liaison ; l'accord du 29 janvier 2001 visait la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire, avec la création d'un promoteur public, Lyon Turin Ferroviaire (LTF) chargé de conduire les études, les reconnaissances et les travaux préliminaires ; enfin, l'accord du 30 janvier 2012 a défini les modalités de gestion du projet en instituant un nouveau promoteur public (Tunnel Euralpin Lyon Turin / TELT) en charge de la conception, de la réalisation puis de l'exploitation de la section transfrontalière.

Le quatrième accord, qui fait l'objet du présent rapport, a été signé à Paris le 24 février 2015 et son protocole additionnel le 8 mars 2016, à Venise. Politiquement, cet accord marque le lancement effectif des travaux et établit le coût certifié de cet important projet. Il précise également plusieurs des conditions de sa réalisation.

Derrière son caractère technique (il s'agit essentiellement de fixer les modalités des travaux), l'accord du 24 février 2015 confirme la volonté de la France et de l'Italie de réaliser l'ambition de François Mitterrand et Francisco Cossiga. Comme l'indiquait M. Manuel Valls, Premier ministre, en inaugurant le tunnelier *Federica* le 21 juillet dernier, « à sa manière, ce tunnel Lyon Turin nous parle d'Europe ». Au moment où l'Union européenne fait face au choc de la sortie du Royaume-Uni, la liaison Lyon Turin démontre que l'Europe agit concrètement pour ses citoyens. « Une Europe par la preuve », a ajouté M. Manuel Valls.

Il convient de souligner que la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin ne constitue pas un simple aménagement des dessertes terrestres entre la France et l'Italie. Elle s'inscrit dans un vaste schéma visant à mailler le territoire européen afin de connecter les grandes régions de notre continent. La liaison Lyon Turin forme d'une part l'itinéraire ferroviaire reliant la péninsule ibérique à l'Europe orientale, en passant par la France et l'Italie (et vice-versa), et d'autre part, un élément de l'axe Paris-Milan. Rappelons que l'Île de France assure 4 % du PIB de l'Union européenne tandis que les deux grandes régions du Nord de l'Italie, le Piémont et la Lombardie, produisent 3,2 % des richesses de l'Union. La modernisation de cet axe ne peut qu'amplifier les échanges entre ces deux bassins économiques. La région Auvergne-Rhône-Alpes se situe au cœur de cette opération d'aménagement du territoire européen et verra son dynamisme économique soutenu par la possibilité d'accéder à de nouveaux marchés.

La France comme l'Italie peuvent attendre de nombreux effets positifs de la liaison ferroviaire Lyon Turin, pour la croissance économique, l'environnement, les flux de circulation et de transit et l'emploi. Il est donc heureux que les

responsables nationaux comme les élus locaux aient toujours soutenu ce projet structurant, qui entre dans sa phase de réalisation.

PREMIÈRE PARTIE

La ligne ferroviaire actuelle reliant la France à l'Italie à travers les Alpes date de 1871. Elle contraint les trains de fret à passer à 1 300 m d'altitude à une moyenne de 60 km à l'heure (idem pour les trains de voyageurs) alors que les trains circulent en Suisse à seulement 800 m d'altitude au tunnel du Lötschberg. Il faut 7 heures pour aller de Paris à Milan par un TGV qui porte en l'espèce mal son nom, à comparer aux 3 heures de trajet entre Paris et Marseille, alors que la métropole lombarde est à 800 km de la capitale française, comme Marseille

La section transfrontalière sur laquelle porte l'accord entre la France et l'Italie consiste en une liaison de 57 km entre Saint-Jean-de-Maurienne et Susa-Bussoleno. Cette liaison revêt une grande importance pour le dynamisme économique de l'arc alpin ainsi que pour sa protection. Elle constitue également l'élément central du réseau transeuropéen au Sud de l'Europe.

I. UN INTERÊT ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL

Rappelons que c'est dans les années 90 que les premières études de la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin ont été envisagées, à une période où le concept de développement durable commençait à peine à apparaître. Le projet répondait alors à un impératif : organiser le report modal de la route vers le chemin de fer dans les Alpes et par voie de conséquence, diminuer les émissions de carbone et les nuisances sonores. La stratégie européenne de maillage ferroviaire du territoire de l'Union, le réseau transeuropéen de transports (RTE), est intervenue postérieurement à cette phase d'étude. Une première liste de projets a été présentée en 1996 et a été complétée à deux reprises au début des années 2000. La liaison Lyon Turin remplit en conséquence deux objectifs : contribuer au rééquilibrage entre le Nord et le Sud de l'Europe par la modernisation du transport ferroviaire, et constituer un outil de transfert modal à l'heure où la France doit respecter les objectifs de la COP 21 et ceux de l'Union européenne d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'horizon de 2050.

Il convient également de garder à l'esprit un autre élément dans ce dossier, mis en lumière par l'économétrie : l'élasticité entre la croissance économique et la demande de transport est égale à 1. En d'autres termes, 1 % de croissance économique génère 1 % de trafic supplémentaire pour l'ensemble des modes de transport (route, rail, canaux, dessertes aériennes) dès lors que les infrastructures en permettent le développement.

1. un enjeu économique national et européen

Comme indiqué précédemment, la liaison entre Lyon et Turin (ainsi que Milan, capitale économique et financière de l'Italie) constituait initialement la réponse à la saturation d'axes routiers entre la France et l'Italie. C'est ensuite que le projet a trouvé une place majeure au sein du RTE. Pour en comprendre la pertinence, il suffit de consulter une carte : les Alpes forment un arc qui couvre une partie de l'Europe occidentale et centrale et qui, en certains points des territoires français et italien, est proche de la mer Méditerranée. Leur franchissement peut s'effectuer au cœur du massif ou à sa périphérie, sur un axe littoral. Au fil du temps, ce franchissement est devenu plus difficile, les axes étant proches de la saturation en raison de l'urbanisation du littoral ou de facteurs propres aux zones de montagne

a. Le report modal

Le report modal de la route vers le rail répond à un constat simple : le quart Sud-Est de la France est congestionné. La plus large part des axes routiers des vallées alpines et de Vintimille sont proches de la saturation. Certes, l'on relève une légère diminution du trafic en provenance d'Europe du Nord, mais le commerce entre la France et l'Italie ne cesse d'augmenter. Alors qu'on enregistrait en moyenne annuelle 2,2 millions de poids lourds en 1994, leur nombre est passé à 3 millions en 2015. Les trajets moyens sont à 75 % supérieurs à 600 km, soit une distance idéale pour passer de la route au rail.

La tendance du trafic demeure en hausse sur l'arc alpin, non seulement en raison des échanges franco-italiens, mais également parce que le commerce entre l'Espagne et l'Italie est en croissance. En douze ans, le nombre de poids lourds effectuant la navette entre les deux pays a augmenté de 650 000. Près de 85 % des échanges passant par la frontière franco-italienne sont routiers, faute d'une desserte ferroviaire digne de ce nom, alors que ce taux est de 65 % à la frontière italo-autrichienne et de 35 % à la frontière italo-suisse.

La concentration du trafic routier sur quelques axes (3 axes, en réalité) fragilise l'ensemble du système. L'incendie dans le tunnel du Mont-Blanc en 1999, celui dans le tunnel du Fréjus en 2005, puis l'éboulement rocheux sur l'autoroute A8 en 2006 ont bloqué les flux de personnes et de marchandises pendant plusieurs jours et mis en lumière la nécessité d'une nouvelle voie.

Si le transport routier est efficace sur de courtes distances, le transport ferroviaire présente de multiples intérêts sur des distances supérieures à 600 km. Un report modal du trafic vers le rail signifierait une consommation de 5,5 fois moins d'énergie, une plus grande sécurité, et assurerait une meilleure fluidité et régularité du trafic. Pour autant, il n'induirait sans doute pas de diminution d'activité pour les transporteurs routiers opérant dans la région Auvergne Rhône Alpes, car la liaison Lyon Turin apportera de nouveaux flux de marchandises. La durée nécessaire à la réalisation des travaux, douze années de 2017 à 2029, laisse

le temps aux professionnels d'analyser les bénéfices qu'ils pourront retirer de cette nouvelle infrastructure.

Les infrastructures ferroviaires existantes (notamment la ligne du Mont-Cenis datant de 1871) ne peuvent techniquement répondre aux besoins actuels du trafic. Seule la future ligne Lyon Turin représente une alternative crédible. Une condition est toutefois nécessaire pour que la France tire pleinement parti de cet investissement : mettre en place une véritable politique de fret ferroviaire. Il enregistre en effet une diminution d'activité de 40 % depuis 2000 alors qu'il est en hausse en Allemagne, Autriche et Royaume-Uni, respectivement de 37 %, 45 % et 80 %.

La ligne ferroviaire Lyon Turin concerne essentiellement le fret, mais étant à usage mixte, elle assurera également un trafic de passagers. Elle permettra aux voyageurs de se rendre au centre de Milan, au départ de Paris, en 4 heures (ou 2 heures depuis Lyon). Cette durée de trajet rend le train très compétitif par rapport à l'avion, dès lors que l'on prend en compte la durée du vol (1h30 environ entre les aéroports de Charles de Gaulle, de Caselle et de Malpensa, à laquelle il faut ajouter le temps pour accéder aux aéroports et les formalités de sécurité et d'accès aux avions). A une période où les gestionnaires des plateformes aéroportuaires européennes manquent de réserves foncières pour absorber la croissance du trafic et doivent réduire les nuisances sonores pour les riverains, il est intéressant de proposer à la clientèle le recours au train plutôt qu'à l'avion. Il est toutefois malaisé d'estimer l'ampleur du report d'un mode à l'autre. Les passagers se rendant à Turin s'arrêtent le plus souvent dans cette ville car elle ne constitue pas un *hub* ; en revanche, les personnes allant à Milan relèvent de deux catégories : soit elles ont pour destination finale la capitale lombarde, soit elles poursuivent leur voyage vers d'autres villes d'Italie, d'Europe centrale ou du Sud, ou vers l'Afrique orientale, auquel cas elles accompliront l'intégralité de leur trajet en avion.

b. Un investissement utile pour l'emploi

La liaison Lyon-Turin bénéficie de l'appellation de « *grand chantier* » décidée par le Gouvernement lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003. Il s'agit d'une démarche par laquelle l'Etat et les collectivités territoriales réfléchissent à l'accompagnement des entreprises qui participeront aux travaux de cette nouvelle ligne. Le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes et le Conseil départemental de la Savoie sont particulièrement impliqués dans cette action. Ils souhaitent répondre aux besoins de recrutement des entreprises par l'anticipation des formations de la main d'œuvre, assister les entreprises dans toutes les étapes de la réalisation du projet et veiller à ce qu'un maximum de travail bénéficie au tissu économique local.

Le Gouvernement estime que le projet génèrera 2 000 emplois directs lorsque les différents chantiers atteindront leur pic d'activité, vers 2021 et 2022. L'on doit ajouter à ce total les emplois liés à l'exploitation, l'entretien et le

renouvellement de la ligne ferroviaire nouvelle, ainsi que ceux qui permettront aux terminaux d'autoroutes ferroviaires de fonctionner, soit un nombre de 850 à la mise en service de l'ensemble de la liaison, et de 2 500 à plus long terme.

La prévision du Gouvernement ne prend en revanche pas en compte l'ensemble des effets que la liaison induira. Si les flux de marchandises et de passagers augmentent entre l'Espagne, la France et l'Italie, la liaison Lyon Turin aura dans la région Auvergne Rhône Alpes les mêmes conséquences que dans les Hauts de France, où l'existence de plateformes multimodales pour les trafics vers la Grande-Bretagne et le Benelux a créé des emplois directs sur ces plateformes, permis le développement d'entreprises de transports et généré des emplois dans de nombreux secteurs (mécanique légère, hôtellerie). Le choix de Toyota de s'implanter à Onnaing, près de Valenciennes, doit beaucoup à l'existence de telles plateformes, qui permettent à une production en flux tendu de recevoir en temps et heure les composants d'une automobile.

Il est difficile, à la décharge du Gouvernement, de déterminer à moyen terme le nombre d'emplois que le secteur marchand pourra créer grâce à cette nouvelle ligne. Il n'est pas déraisonnable d'estimer qu'il dépassera le chiffre de 5 000, à charge pour la région Auvergne-Rhône-Alpes et le département de Savoie d'établir une stratégie pour tirer au maximum parti de cet équipement.

2. Un élément majeur du réseau transeuropéen

La liaison Lyon-Turin dépasse largement le cadre franco-italien. Elle constitue pour les transports du Sud de l'Europe une évolution comparable à ce qu'a été la mise en place du tunnel sous la Manche ou la réalisation de Thalys entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Rappelons que l'Europe des transports devait constituer le troisième pilier de la construction européenne dès le Traité de Rome, mais qu'il a fallu attendre 1994 pour qu'elle prenne corps avec le RTE. Ce dernier ne visait d'ailleurs pas uniquement les transports mais également les réseaux d'énergie et les réseaux digitaux... Initialement limités à 14, les projets du RTE sont passés à 31 en 2001, mais la politique européenne a souffert de deux manques : un budget insuffisant, qui n'a pu jouer un effet de levier (8 milliards d'euros entre 2007 et 2013 dans le budget européen, alors que la France consacrait à cette période 15 milliards d'euros annuellement pour ses infrastructures) et peu de contrôle et d'obligations sur les Etats pour les inciter à mettre en œuvre les projets retenus.

La Commission européenne a révisé cette politique en 2011, en décidant de faire du budget européen un moteur de croissance. Elle a associé au RTE un « *mécanisme pour l'interconnexion en Europe* » (MIE) doté de 50 milliards d'euros pour la période allant de 2014 à 2020, dont 31,7 milliards pour les transports. Par ailleurs, respectant ses propres objectifs de réduction des émissions de carbone de 60 % d'ici à 2050, le RTE a pour objectif de privilégier un réseau multimodal, centré sur le rail et sur l'ensemble des modes alternatifs à la route.

Le contexte des années 2000 est donc nettement différent de celui des années 90, où la liaison Lyon-Turin était envisagée comme un moyen de désengorger les Alpes. Cet objectif demeure, bien évidemment, mais il s'inscrit dans un schéma plus vaste de connexion des différentes parties de l'Europe, au moyens de 10 corridors majeurs. Dans cette optique, cette liaison ferroviaire, principalement destinée au fret, est le maillon central d'un corridor reliant la Catalogne, le Sud-Est de la France (tant la région Auvergne-Rhône-Alpes que le littoral méditerranéen) et le Nord de l'Italie, qui constitue le deuxième bassin industriel de l'Europe et représente 3,2 % de son PIB. Les bénéfices que la France peut en attendre sont très importants, car l'un des facteurs de la croissance économique pour un territoire est de se trouver sur un axe majeur de communication. Tel sera le cas pour les régions et départements dans lesquels ou à proximité desquels passera la liaison.

La liaison comporte trois composantes :

- le tunnel central de basse altitude, entre Saint-Jean-de-Maurienne et Susa-Bussoleno, creusé sous la montagne, à une altitude de 600 m. Il permettra d'exploiter efficacement les trains de fret ;
- les accès en France permettant de relier Lyon et Chambéry à Saint-Jean-de-Maurienne, soit 140 km de voie ferrée, en partie mixte (fret et voyageur), en partie consacrée exclusivement au fret ;
- les accès en Italie permettant de relier Susa-Bussoleno à Turin, soit 60 km de voie ferrée à usage mixte.

Pour mémoire, deux grands projets concernent également les Alpes, complétant ainsi le projet entre Lyon et Turin: le corridor Scandinavie-Méditerranée, avec un nouveau tunnel du Brenner et l'axe Rhin-Simplon avec les tunnels du Gothard et du Lötschberg-Simplon.

Pour l'Union européenne, la liaison Lyon-Turin est un élément de compétitivité et d'emploi. A l'instar du réseau Thalys ou du tunnel sous la Manche, cette liaison multipliera les échanges entre toutes les régions qu'elle traversera.

3. Un facteur de dynamisme économique

Les nombreuses analyses (et par ailleurs les critiques) de la liaison ferroviaire Lyon Turin omettent souvent de mettre en lumière un aspect fondamental de ce projet : la création d'une offre de transport modifiée à l'échelle de plusieurs décennies l'organisation économique de territoires entiers, et génère un important dynamisme économique. En d'autres termes, l'offre crée la demande...

Un mode de transport et son infrastructure sont autant le résultat de la création de richesses (cf l'élasticité de 1 précédemment évoquée) que la source de

nouvelles activités. Une offre nouvelle de transport, en stimulant des échanges, développe la demande, modifie l'allocation de moyens de production, la répartition spatiale des différents établissements d'une société... La création de flux entraîne une augmentation générale des activités, qu'il est toutefois difficile de définir avec précision, car nous vivons dans un monde où les mutations économiques sont rapides.

Dès sa mise en service, la ligne Lyon Turin devrait permettre de diminuer les coûts de transport de 30 à 45 % pour les sociétés de chargeurs. Cette réduction est significative et devrait assurer rapidement le report modal espéré par les concepteurs de la liaison. A titre de comparaison, la mise en service du tunnel ferroviaire du Lötschberg a multiplié par trois le trafic entre Bâle et Milan.

Il est ensuite difficile d'évaluer l'impact sur le long terme d'une liaison comme Lyon Turin, mais l'exemple du tunnel sous la Manche peut éclairer nos concitoyens sur les bénéfices que l'on peut attendre d'une telle opération. L'ambition initiale de la liaison transmanche était d'accélérer le trajet des voyageurs entre le Nord de la France et le Benelux d'un côté, la Grande-Bretagne (particulièrement Londres) de l'autre, là où il fallait auparavant de longues heures d'attente et 2 heures de ferry pour gagner les côtes anglaises, avant de devoir à nouveau rouler par bus ou par train vers la capitale anglaise. Les nombreux transbordements des transporteurs routiers nuisaient à la fluidité du trafic et maintenaient à un niveau élevé le coût de chaque tonne transportée. En plaçant Paris, Bruxelles, Anvers ou encore Rotterdam à 2 à 3 heures de Londres, en assurant les raccords de lignes desservant des villes moyennes (Amiens, Liège) et en limitant les ruptures de charge pour les transporteurs, l'objectif premier du tunnel a été atteint en quelques années.

22 ans après sa mise en service, la liaison transmanche assure désormais un quart des échanges entre la Grande-Bretagne et l'Union européenne, soit en 2015 une valeur de 110 milliards d'euros, qui se répartit pour 60 % en importations britanniques et pour 40 % en exportations également britanniques. Les principaux pays bénéficiaires de ce flux commercial sont dans l'ordre l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Espagne (produits frais) et la France, cette dernière à hauteur de 17 milliards d'euros. La présence de l'Allemagne et de l'Espagne dans ce classement montre que l'attractivité d'une telle infrastructure va bien au-delà des zones géographiques qu'elle traverse. Des entrepreneurs de ces deux pays ont perçu l'utilité qu'ils pouvaient retirer d'une liaison fiable et peu coûteuse pour développer le commerce avec la Grande-Bretagne.

Dans le domaine maritime, le développement des conteneurs a abouti à ce que le coût du transport soit marginal dans la valeur finale d'un produit. Il en est résulté une division du travail à l'échelle mondiale dans plusieurs secteurs (textile, cuir, automobile, chimie, agroalimentaire), par laquelle des industriels font fabriquer les éléments d'un produit dans différents pays, en fonction de leurs avantages comparatifs, avant de concentrer les assemblages finaux en quelques unités. Un tel système n'est possible que s'il existe une chaîne logistique fiable,

régulière et peu coûteuse, permettant le fonctionnement des sites de production en flux tendu pour limiter les frais de stockage. La liaison ferroviaire transmanche répond à ces exigences, comme ses concurrents du transport maritime. Elle a donc permis le développement d'activités par de nouvelles allocations de moyens de production ou en accélérant le transit de produits entre différentes zones géographiques. Ainsi, Boulogne sur Mer est demeurée le premier centre de transformation du poisson en Europe, en captant le marché du saumon écossais, difficile d'accès avant l'existence du tunnel. De même, le groupe BMW a maintenu la fabrication des modèles Mini en Grande-Bretagne, en alimentant ses usines britanniques de pièces fabriquées en Allemagne, en République tchèque ou en Slovaquie. Enfin, l'on relève que l'ensemble des sociétés de vente par internet (Amazon, Rakuten...) installent leurs plateformes logistiques à proximité des sites de transport (aéroports, lieux d'échanges intermodaux) car la fiabilité de ces derniers est la condition de la promesse qu'elles font aux consommateurs, à savoir la livraison du produit commandé en moins de 24 heures.

Le bilan de la liaison transmanche démontre une nouvelle fois que la prévision est un art difficile. S'il était évident que celle-ci allait développer le tourisme entre les capitales française et britannique (10 millions de voyageurs par an en 2015) et faciliter le travail des chargeurs et des transporteurs, les concepteurs ne pouvaient deviner, ni même concevoir intellectuellement, la division du travail croissante à l'échelle européenne et encore moins l'apparition d'internet. Mais la liaison était en place lorsque sont apparus ces nouveaux modes de production et de commercialisation, et elle a pu répondre aux exigences des entreprises et aux besoins des consommateurs.

La liaison transmanche démontre qu'un grand équipement de transport produit des effets parfois inattendus plusieurs années après sa mise en service. A la lumière de cette expérience, l'on peut, sans grand risque d'erreur, évaluer les avantages de la liaison Lyon Turin :

- l'accroissement des flux commerciaux entre l'ensemble des régions traversées par le futur équipement ou qui lui sont bien reliées : Auvergne Rhône-Alpes, Catalogne, Ile de France, Provence Alpes Côte d'Azur, Piémont, Lombardie et Vénétie ;
- un effet similaire pour les régions de l'arc alpin, comme plusieurs cantons suisses, la Bavière, certaines parties de l'Autriche ;
- le développement de l'ensemble des entreprises qui, quelle que soit leur taille, sauront tirer parti du développement du commerce en ligne.

Le point le plus important qu'il convient de garder à l'esprit est que la liaison Lyon Turin va créer de nouveaux flux et non se limiter à organiser un report modal du trafic existant. Pour que les régions Auvergne Rhône Alpes, Piémont et Lombardie profitent à plein de ce dynamisme, il leur faut mettre en

place sur la future ligne de grandes plateformes multimodales qui n'existent pas actuellement.

4. Une nécessité environnementale

Les considérations environnementales ont pris une part de plus en plus importante au fur et à mesure de l'élaboration du projet de liaison Lyon-Turin. Comme indiqué précédemment, la notion de développement durable n'avait pas la même ampleur qu'actuellement au moment de la genèse et des premières études du projet. Il s'agissait de décongestionner un trafic autoroutier croissant dans la vallée du Rhône et en Savoie, ainsi qu'en Val d'Aoste, au Piémont et en Lombardie.

Signataire de la convention alpine du 7 novembre 1991, la France s'est activement engagée dans la protection des Alpes. De même, elle joue un rôle moteur dans la lutte contre le réchauffement climatique, comme l'ont prouvé le succès de la conférence des parties de 2015, à Paris (COP 21) et l'objectif européen, qu'elle a soutenu, d'une limitation des émissions de carbone à l'horizon de 2050.

Le report modal sur une ligne de fret diminuera l'ensemble des émissions de gaz nocifs (CO₂, particules fines...). La question des nuisances sonores est plus complexe : théoriquement, la liaison ferroviaire devrait limiter les nuisances sonores dans les vallées où passe actuellement le trafic autoroutier. Etant à 90 % sous tunnel, elle devrait en outre générer peu de bruit, d'autant que la France et l'Italie se sont engagées à apporter un soin particulier autour des tronçons à l'air libre en installant des protections acoustiques. Les deux gouvernements devront néanmoins veiller à respecter les promesses tenues dans les documents officiels, promettant de faibles nuisances sonores. Tant le conseil départemental de Savoie, dans sa délibération du 9 mars 2012 que la commission d'enquête qui a travaillé en 2012 sur le tronçon entre Grenay et Saint-Jean-de-Maurienne ont validé le projet, marquant ainsi leur confiance envers le Gouvernement, mais ont fait part de quelques réserves sur les garanties en matière de bruit, pendant le chantier et lorsque la liaison entrera en exploitation.

II. LES GRANDES LIGNES DE L'ACCORD DU 24 FÉVRIER 2015

Le projet d'accord qu'il demandé au parlement d'approuver comporte trois volets :

- L'accord du 24 février 2015, qui comporte sept articles, relatifs aux conditions de réalisation des travaux définitifs de la section transfrontalière de la liaison Lyon-Turin.
- Le protocole additionnel à l'accord du 24 février 2015, signé le 8 mars 2016, qui comprend quatre articles, principalement sur le coût des travaux et le dispositif anti mafia.
- Le règlement des contrats annexé à l'accord de 2015 et au protocole de 2016 précités, dont le principal objet est de prévenir toute infiltration mafieuse dans la réalisation des travaux.

Cette succession de textes nécessite une courte explication. Il est inhabituel qu'un accord fasse l'objet d'un protocole additionnel aussi rapidement, mais il est aisé d'expliquer les raisons de cette situation.

1. Un accord élaboré en deux étapes

L'engagement définitif des travaux de la liaison Lyon Turin était prévu dans les accords précités de 2001 et de 2012. Ceux-ci disposaient qu'il fallait établir un nouvel accord, dont la ratification serait autorisée par les parlements français et italien.

La France avait posé plusieurs conditions à la signature de ce nouvel accord, à commencer par la certification du coût de l'ensemble du projet par un organisme tiers extérieur, sur la base de la clé de répartition établie par l'article 18 de l'accord de 2012 : 42,1 % pour la France et 57,9 % pour l'Italie. Le recours à un tiers extérieur constituait pour la France une garantie d'indépendance, de solidité et de fiabilité des études réalisées. Notre pays souhaitait également clarifier l'interprétation des modalités d'application des clés de répartition du coût du projet, alors que la commission intergouvernementale (CIG) du 9 juillet 2014 avait laissé apparaître quelques divergences d'interprétation.

Parallèlement, la France et l'Italie avaient opéré une demande de subvention européenne, dans le cadre du « *mécanisme pour l'interconnexion en Europe* », et ont reçu de la Commission européenne une réponse positive, celle-ci se tenant prête à financer 40 % des travaux. Une condition devait toutefois être remplie : la mise en place du promoteur public en charge de la conception, de la construction et de l'exploitation de la section transfrontalière, ce qui exigeait la signature rapide d'un nouvel accord, accompagné d'un calendrier mentionnant l'engagement des travaux préparatoires dès 2017 et de génie civil en 2018.

Compte tenu de retards du côté italien, portant notamment sur le cahier des charges du certificateur, l'accord du 24 février 2015 a été signé afin de prouver à l'Union européenne que l'engagement de Paris et de Rome sur ce projet était ferme. Mais l'importance des sujets qui demeuraient en négociation explique le caractère somme toute lapidaire de l'accord précité, dont la principale disposition est à l'article 1^{er} la création du promoteur public TELT et à l'article 3 le renvoi au futur protocole additionnel pour fixer le coût du projet certifié.

Les négociations se sont activement poursuivies afin de respecter les exigences calendaires de l'Union européenne. Les deux points essentiels qui restaient en suspens – la certification des coûts et leur répartition – ont été réglés à l'automne 2015, ce qui a permis la signature du protocole additionnel du 8 mars 2016, à l'occasion de la tenue du sommet italo-français de Venise. Le cœur de ce protocole est l'article 2, qui établit le coût certifié des travaux à 8,3 milliards d'euros et qui prévoit le mode de calcul du coût à terminaison. A la demande de la partie italienne, l'article 3 organise en outre la prévention des infiltrations mafieuses dans les contrats de sous-traitance du chantier et renvoie les modalités pratiques de cette lutte à un règlement annexé tant à l'accord de février 2015 qu'au protocole de mars 2016.

2. L'accord du 24 février 2015

L'accord du 24 février 2015 pose le principe de l'achèvement de la liaison Lyon-Turin, qui a fait l'objet du soutien constant de l'ensemble des Gouvernements qui se sont succédé en France depuis les années 90, ainsi que des collectivités territoriales concernées. Le Premier ministre a qualifié ce projet le 21 juillet dernier d'investissement d'avenir, utile pour l'Europe.

L'article 1^{er} marque l'engagement des parties à conduire les travaux définitifs de la section transfrontalière et en confie la réalisation à la société par action simplifiée (SAS) qualifiée de *promoteur public* dans l'accord, Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), créée le 23 février 2015, qui succède à la société Lyon Turin Ferroviaire (LTF). Le capital de TELT est contrôlé à parité par l'Etat français et la société des chemins de fer italiens (Ferrovie dello Stato Italiano, FSI), agissant au nom du gouvernement italien.

L'article 2 vise à lutter contre les infiltrations mafieuses dans la passation des marchés. La France et l'Italie s'engagent à doter TELT d'un règlement des contrats (qui a été annexé à l'accord et à son protocole additionnel).

L'article 3 renvoie au protocole additionnel la fixation du coût certifié et des modalités d'établissement du coût final des travaux. Les articles 4 à 7 n'appellent pas de commentaires particuliers. D'un caractère technique, ils visent essentiellement à prévoir le cadre des relations entre TELT, la SNCF et FIS si des travaux ont un impact sur les gares ou le réseau géré par les deux sociétés nationales et à assurer la sécurité dans les tunnels.

3. Le protocole additionnel du 8 mars 2016 et le règlement annexé

Le protocole additionnel du 8 mars 2016 comprend quatre articles et précise le coût certifié de la section transfrontalière, les hypothèses d'actualisation du coût final à l'achèvement des travaux et les moyens de lutter contre la criminalité organisée.

Le coût certifié de la section transfrontalière est fixé à 8,3 milliards d'euros à l'article 2. Il pourra faire l'objet d'actualisation pour déterminer le coût prévisionnel à terminaison, sur la base d'index de référence définis dans l'annexe du protocole additionnel. Cette annexe prévoit les modalités d'actualisation du coût final du projet et contenant le règlement des contrats conclus, approuvés ou autorisés par TELT pour la réalisation de la ligne ferroviaire.

a. Le coût des travaux pour la France

A la suite de l'engagement de l'Union européenne de contribuer à hauteur de 40 % au montant prévisionnel des travaux et de la clé de répartition précitée entre la France et l'Italie, la part qui revient à la France dans l'ensemble du projet dépasse légèrement 25 %, soit un engagement financier pour l'Etat de 2,21 milliards d'euros en valeur 2012, susceptible d'être majoré à terminaison des travaux en application du protocole du 8 mars 2016.

Afin d'éclairer le Parlement sur cette majoration, l'étude d'impact du Gouvernement, qui a accompagné le dépôt du présent projet de loi, présente les hypothèses d'actualisation et considère que le coût final du projet pourrait s'établir à 9,6 milliards d'euros, soit pour l'Etat, à clé de répartition inchangée, un engagement de 2,46 milliards d'euros courants.

Bien que ne faisant pas l'objet du présent projet de loi, il est important de rappeler comment l'Etat compte respecter cet engagement. Le financement de la part française de la liaison Lyon Turin a fait l'objet d'un référé de la Cour des comptes (n° 64174 du 1^{er} août 2012, suivi d'une réponse du Gouvernement) et de plusieurs travaux, parmi lesquels un rapport de votre rapporteur et de M. Michel Bouvard, sénateur (ancien député et ancien rapporteur spécial des crédits des transports terrestres), remis à M. le Premier ministre le 13 juillet 2015, sur de nouvelles sources de financement pour la section transfrontalière.

Le 21 juillet dernier, M. Manuel Valls, Premier ministre, a confirmé le principe du financement de la part française : « *le financement devra être sécurisé sur la durée de réalisation du projet et ne pas peser exclusivement sur le budget de l'Etat* », Dans la suite de son discours, il a cité le chiffre de 200 millions d'euros chaque année, pendant la durée du chantier, qui s'échelonnera douze années (2017 – 2029). En d'autres termes, l'Etat a confirmé son engagement ferme sur ce projet, dont les dotations pour 2017 sont inscrites en loi de finances ; il ne fait aucun doute qu'il apportera les dotations nécessaires chaque année pendant la durée des travaux. Les dotations directes de l'Etat seront complétées par les ressources issues du Fonds de développement d'une politique intermodale

des transports dans le massif alpin (créé par l'article 3 de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002), ce dernier étant alimenté par les résultats des tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus.

La réflexion se poursuit sur d'autres ressources. Les propositions de votre rapporteur et de M. Michel Bouvard évoquaient une participation annuelle de l'Agence de financements des infrastructures de transport de France (AFITF). Cette proposition a une certaine logique car l'AFITF a déjà financé une partie du projet Lyon Turin. L'agence a en effet pris le relais des dotations de l'État à partir de 2005, tant sur les études et travaux de reconnaissance de la section internationale (sous maîtrise d'ouvrage de LTF) que sur des études et procédures concernant les accès français (sous maîtrise d'ouvrage de RFF), sans compter des interventions sur le réseau conventionnel Dijon-Modane.

Deux conventions ont lié d'une part l'AFITF et d'autre part RFF et LTF : l'une subrogeant l'AFITF à l'État, et l'autre, relative au financement des études et travaux préliminaires, amendée par avenants à chaque variation du projet. Au titre de la première, l'AFITF a mandaté 25,6 millions d'euros en 2006. Au titre de la seconde et de ses six avenants successifs, elle a mandaté depuis 2005 un total de 107,17 millions d'euros. S'ajoutent deux autres conventions entre l'AFITF et RFF, conclues en 2007 et 2011, et dans le cadre desquelles l'AFITF a mandaté au total 3,4 millions d'euros.

Enfin, l'AFITF a contribué au financement du projet en apportant 18,1 millions d'euros depuis 2008 pour financer les acquisitions foncières d'anticipation conduites par l'État. Au total, la contribution de l'AFITF au projet Lyon-Turin depuis 2005 approche à ce jour 160 millions d'euros.

Le rapport au Premier ministre du 13 juillet 2015 a également proposé la création d'une nouvelle recette, comme un « *sur péage* » de montagne sur le réseau autoroutier au titre de la directive « *eurovignette* », mais après consultation des autorités européennes par le Gouvernement, cette idée poserait des problèmes juridiques sur les plus anciens contrats de concession autoroutiers. La réflexion n'est toutefois pas close. Il pourrait être envisagé de percevoir une taxe sur certains axes routiers, dans la limite de sa compatibilité avec la taxe d'aménagement du territoire et in fine, de recourir à un emprunt gagé sur les résultats des sociétés gérant les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus et / ou le produit de la taxe « *eurovignette* ». La question demeure politique et fait donc toujours l'objet de négociations.

Le financement de la part française de la section internationale n'est donc pas définitivement arrêté, mais l'on rappellera que notre pays a largement les capacités d'apporter 200 millions d'euros par an. A titre de comparaison, le Gouvernement inscrit chaque année en loi de finances entre 15 et 20 milliards d'euros depuis les années 2000 au titre des investissements en infrastructures pour l'ensemble des transports terrestres.

b. La lutte contre les infiltrations mafieuses

Le dispositif contre les infiltrations mafieuses a été souhaité par l'Italie, et la France y a volontiers souscrit. Il est prévu par l'article 2 de l'accord du 24 février 2015, par l'article 3 du protocole additionnel du 8 mars 2016 et par les articles 1 à 13 du règlement des contrats validé par la commission intergouvernementale.

Le problème est réel en Italie. Rappelons que le ministre des Transports M. Maurizio Lupi, a été contraint à la démission le 20 mars 2015, après la révélation de faits de corruption du directeur technique de son ministère sur plusieurs appels d'offre (portant sur d'autres dossiers que la liaison Lyon Turin), et que plusieurs média italiens mais également français (Arte le 9 novembre 2014) ont mis en lumière des tentatives de la mafia calabraise pour obtenir des contrats de sous-traitance du chantier... Avec parfois quelques réussites puisque LTF a reconnu qu'elle n'avait pu déceler les liens de quatre entreprises avec la mafia, qui avaient remporté des contrats de clôture du chantier, de protection, de restauration des ouvriers et de goudronnage des voies d'accès. Une vingtaine de personnes ont été arrêtées en juillet 2014 dans ce cadre.

Compte tenu du contexte politique italien, où plusieurs partis politiques affirment vouloir rénover profondément la vie publique et mettre fin aux pratiques mafieuses, la condition sine qua non d'une ratification du projet de loi par le Parlement italien était de prévoir un dispositif de prévention à l'encontre de la mafia dans l'accord international. Le risque de corruption a été pris au sérieux par la partie française, mais il fallait qu'il s'intègre dans le corpus juridique de notre pays. Le Conseil d'Etat a largement assisté le Gouvernement dans cette démarche.

La France respecte pleinement la décision-cadre de l'Union européenne n° 2008 / 841 / JAI du Conseil du 24 octobre 2008 relative à la lutte contre la criminalité organisée et la directive n° 2014 / 24 / UE du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics. L'ordonnance du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics contient par ailleurs un dispositif de prévention et d'exclusion à l'encontre d'entreprises mafieuses.

Le règlement des contrats annexé à l'accord du 24 février 2015 est largement inspiré par le droit italien. La France en a accepté les dispositions après avoir vérifié qu'il ne remettait en aucun cas en cause des éléments fondamentaux de sa souveraineté, comme le contrôle juridictionnel sur les décisions qui seront prises, le pouvoir de police administrative ou les règles françaises applicables aux marchés publics. Il est donc clair que le règlement des contrats vient en complément du droit national français, conformément aux dispositions des articles 6 et 10 de l'accord du 30 janvier 2012, qui prévoit l'application du droit français pour les contrats passés par TELT.

La structure binationale mise en place par l'article 5, composée du préfet de Turin et d'un préfet désigné par le gouvernement français, constituée afin de

constater les motifs d'exclusion, fonctionnera également conformément au droit français, en réservant la possibilité à tout moment d'une intervention administrative et judiciaire.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission examine le présent projet de loi au cours de sa séance du mercredi 14 décembre 2016.

Après l'exposé du rapporteur, un débat a lieu.

M. Philippe Cochet. Nous sommes très attentifs à ce rapport. La liaison Lyon-Turin, comme vous l'avez indiqué, ne concerne pas uniquement cette région, son impact est très large. Vous faites fort justement le parallèle avec le tunnel du Saint-Gothard qui a été ouvert. Les deux projets sont nés dans les années 1990, mais l'un est terminé, l'autre est en cours. On ne va pas revenir sur toutes les péripéties, et en particulier les incohérences d'un certain nombre de leaders politiques, notamment écologistes, qui veulent tout et son contraire. La diminution des transporteurs routiers, et donc le désengorgement d'un certain nombre de vallées qui provoquent aujourd'hui nuisances et accidents, me paraissent plus importants que la protection des «crapauds à poil dur». Sur ce genre d'infrastructures, il est nécessaire que l'on puisse avancer rapidement.

Deuxièmement, l'accord marque l'engagement définitif des travaux. Cela devrait nous permettre d'y voir plus clairement. Cela fait des années que ce dossier revient, les acteurs économiques le portent depuis longtemps. Le commerce se fait dans les deux sens. Nos régions et notre pays sont en capacité d'exporter sur cette partie de l'Europe. Cet atout supplémentaire devrait permettre une meilleure compétitivité de notre pays. Je voterai avec enthousiasme cet accord.

M. Philippe Baumel. Nous avons tous envie d'approuver le rapport de M. Destot et cet accord. Il est un élément clé pour une relance que nous attendons tous, celle d'une politique de grands travaux poussée par l'Union européenne, même si elle ne participe qu'à 40% de son financement. C'est à travers une politique de grands travaux que nous arriverons à faire redémarrer une partie de notre économie.

Ma question porte sur les conditions d'exploitation de ce tunnel, et plus précisément de la ligne. Des interrogations sont apparues ces derniers mois sur la rentabilité d'un certain nombre de liaisons à moyen terme. Vu l'importance de l'investissement, peut-on avoir des précisions sur les conditions d'exploitation et les gares où les trains s'arrêteront ? Vous avez souligné que l'impact serait important à condition de pouvoir irriguer l'ensemble des territoires concernés. Mais il faut déterminer à la fois les arrêts pour les voyageurs, et pour l'implantation des plateformes multimodales, afin de stimuler l'impact économique de ce projet.

M. Thierry Mariani. Dans le cadre de mes anciennes fonctions de ministre des Transports, j'ai eu la charge de renégocier ces accords au niveau financier entre la partie italienne et la partie française. Chacun approuve l'utilité du projet dans les deux pays. Néanmoins, le climat politique italien et la situation actuelle remettent-ils en cause, côté italien, le montant des financements prévu par l'accord signé en 2012 ?

M. Jacques Myard. En matière d'investissement dans l'UE, il est vrai que c'est plutôt l'atonie. Ce projet va dans le bon sens pour relancer l'économie. Il faut aller plus loin et sortir de l'idéologie de la purge prônée par Bruxelles et Francfort. Il faut revenir à des avances aux Etats par les banques centrales pour favoriser l'investissement. La quatrième République a fonctionné de cette manière et cela a été une réussite. Il faut sortir des dogmes prussiens et revenir à plus de réalité.

Je me félicite de cette réalisation, où le pays des Allobroges et des Ségusaves va être relié à la Gallia Cisalpina. Hannibal aurait pu passer par là : il a franchi les Alpes dans des conditions difficiles. C'est un excellent projet et il faut passer outre les vaticinations des écologistes décadents.

M. Hervé Gaymard. Je ne vais pas être redondant avec l'excellent rapport de Michel Destot dont je partage les attendus et les conclusions en tout point. Je veux juste rappeler que le conseil général puis départemental de la Savoie a, à toutes les étapes de ce projet, toujours délibéré à l'unanimité en sa faveur.

M. François Loncle. Etre normand n'interdit pas de s'intéresser à cette grande région Rhône Alpes connue pour sa puissance industrielle, économique, et sa gastronomie. J'ai le souvenir d'être intervenu il y a une dizaine d'années sur ce sujet passionnant, indispensable au développement, et d'intérêt national. Je félicite Michel Destot pour son travail et je souhaite, comme mes collègues, que ce projet se réalise. C'est un grand projet pour la France.

Mme Bernadette Laclais. J'ai tenu à être avec vous ce matin en raison du sujet et de son importance. Je souhaitais en tant que savoyarde apporter mon soutien à ce dossier. Je remercie notre rapporteur pour la qualité de son travail. Cela a été une vraie chance pour nous d'avoir un rapporteur issu du territoire concerné, qui connaît le sujet.

Je confirme ce qu'a dit notre collègue Hervé Gaymard : il y a un consensus des collectivités sur ce sujet. Il est même porté par une partie des écologistes, qui sont confrontés, comme nos populations, au passage des camions et aux pics de pollution. Nous connaissons de tels pics dans nos agglomérations d'une durée inégalée jusqu'à présent. Nous pouvons témoigner de l'exaspération de nos concitoyens en Haute-Savoie. Se posent la question de la santé, et celle des accidents. Il n'y pas de doutes à avoir sur la pertinence de ce projet pour nos territoires.

Au-delà, c'est un projet européen. Voici quelques chiffres pour ceux qui douteraient de sa viabilité : on estime à 70 milliards d'euros les échanges entre la France et l'Italie. Les trois passages ferroviaires alpins d'orientation nord-sud concernent des échanges évalués à 105 milliards d'euros. Ces chiffres montrent bien que la liaison Lyon-Turin n'est pas sous dimensionnée ou sur dimensionnée, mais telle que ce que nous avons toujours annoncé. Ils démontrent que ceux qui voudraient remettre en cause ce projet ne sont pas objectifs, et n'ont pas une vision de ce que sont les échanges entre la France et l'Italie, ou de ce qu'ils peuvent être demain. Ce projet a une importance pour l'ensemble de notre pays et pour l'ensemble de l'Europe. Nous avons tout intérêt à conforter ces échanges.

Je voudrais remercier notre collègue M. Baumel. Nous nous inscrivons dans cette logique de grands travaux. Pour des raisons géographiques, 70% du chantier se situent sur le territoire français. Il y aura donc beaucoup de retombées positives sur notre territoire. Les principaux employeurs de la vallée concernée sont les entreprises qui creusent les galeries. A ce propos, nous ne sommes plus seulement dans les tunnels de reconnaissance, nous travaillons à la construction du tunnel principal depuis un certain nombre de mois.

Je vous remercie donc de votre soutien. C'est la quatrième fois que nous avons un traité entre la France et l'Italie relatif à ce sujet, et la troisième fois que l'Assemblée est saisie. Il est, pour les populations locales, très rassurant que leurs représentants soient à leurs côtés pour faire avancer ce dossier. Pour ceux qui auraient encore des doutes, j'aurai une suggestion : calculer ce que coûterait la non-réalisation en termes économiques et en termes de santé.

M. Michel Destot, rapporteur. Merci monsieur le Président. Merci à toutes et à tous de vos interventions très positives. Merci à Mme Laclais, M. Loncle, M. Gaymard, M. Cochet, qui de la Savoie à la Normandie en passant par le Rhône soutiennent avec enthousiasme ce projet comme ils l'ont très bien dit.

Monsieur Baumel, concernant les conditions d'exploitation, voilà ce que l'on peut dire. On a beaucoup attendu malheureusement. Les accidents dans le tunnel routier du Mont Blanc et même du Fréjus ont coûté beaucoup en termes de trafic. L'ouverture du tunnel en Suisse a beaucoup concurrencé les trafics qui passaient par notre propre pays, par les Alpes du Nord surtout. Depuis deux-trois années les trafics sont à nouveau en augmentation. La rentabilité est toujours à long terme mais on peut faire le parallèle avec le tunnel sous la Manche : on sait que ce n'est pas simplement un report mécanique de trafic de la route vers le rail, mais aussi une organisation nouvelle avec notamment les plateformes multimodales, qui vont permettre justement de pouvoir stimuler ces échanges économiques et ces échanges de passager – puisque c'est un trafic mixte de voyageurs et fret.

Je dois dire que de ce point de vue je me réjouis beaucoup de ce que le directeur général d'Eurotunnel Jacques Gounon soit devenu le président de la Transalpine, cette association où sont représentés les milieux économiques, les

chambres de commerce, les transporteurs, les chargeurs et où vont également les élus, qui vont pouvoir désormais définir précisément le type de plateformes multimodales et le lieu où elles seront installées.

Monsieur Mariani, s'agissant du climat politique en Italie, d'après notamment les échos qui me reviennent à travers la CIG, il n'y a pas, du moins dans l'immédiat, de modification côté italien. S'agissant de la ratification de l'accord, il est déjà passé au Sénat italien et devrait être ratifié dans les jours à venir, comme en France.

Monsieur Myard, il est difficile de donner une vitesse car il y a plusieurs vitesses lors d'un parcours de 800 km. Dans le tunnel, ce sera du même ordre que dans le tunnel sous la Manche, c'est-à-dire une centaine de km/h. Je préfère donner la durée sur la distance entre Paris et Milan, même distance qu'entre Paris et Marseille pour laquelle on met trois heures : la durée de trajet sera d'à peu près 4 heures car le franchissement des Alpes induit quelques ralentissements.

Concernant les investissements ; vous avez parfaitement raison. Il n'y a pas assez d'investissements européens, qui marqueraient l'engagement de l'Union européenne. S'agissant d'éventuels emprunts, la BEI, comme la Caisse des dépôts et consignations, nous ont donné un accord préalable sur la possibilité d'intervenir sur ce grand projet. Je terminerai d'ailleurs en citant le général de Gaulle, qui disait il y a cinquante ans, que la politique la plus chère et la plus ruineuse, c'était d'être petit.

Mme Cécile Duflot. Monsieur le président, Monsieur Destot, je viens de vous entendre évoquer le financement et je voudrais aborder ce point qui ne passionne pas forcément tout le monde, mais qui est un sujet majeur. L'article 16 du traité franco-italien du 4 septembre 2014 prévoit que le financement doit être disponible préalablement au lancement des travaux. Or, y compris dans votre réponse à M. Myard, les choses sont très claires : ce financement n'existe pas. En ratifiant l'accord et en engageant le lancement des travaux on contredit le point qui était un préalable, pas seulement d'ailleurs au regard de l'accord intergouvernemental du 30 janvier 2012 qui a été transcrit dans le traité franco-italien, mais aussi de l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), confirmé à plusieurs reprises par le Conseil d'État et qui dit clairement qu'une décision d'utilité publique pour des projets dont le financement n'est pas défini est rejetée. C'est le point principal du texte que vous nous présentez : il ne respecte pas les engagements précédents. Il y a deux autres sujets complémentaires, qui n'intéressent pas forcément tous mes collègues, mais au moins sur ce point je tenais à dire qu'il y a une difficulté légale majeure avec une condition préalable qui n'est pas remplie.

M. Michel Destot, rapporteur. Je rappelle que l'objet de ce projet de loi n'est pas le financement, mais l'engagement sur le projet. La somme n'est pas prévue en stock, mais en revanche, le Premier ministre, M. Manuel Valls, notamment dans son discours à Saint-Martin la Porte le 21 juillet dernier, a

annoncé un financement sécurisé et ne provenant pas uniquement du budget de l'Etat.

Il y a un montant ferme pour 2017 à hauteur de 293 millions d'euros de dotations prévus par la loi de finances pour 2017 et passant par l'AFITF, ressources issues du Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin, alimenté notamment par les résultats des tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus et qui s'appuient sur les décisions de la Convention alpine. Les autres ressources proviennent de l'AFITF, qui a déjà financé une partie des travaux du tunnel Lyon-Turin depuis 2015, que ce soit pour les études, les travaux préliminaires, les acquisitions financières conduites par l'Etat, et l'eurovignette, c'est-à-dire ce sur-péage de montagne en négociation avec l'Union européenne parce qu'il faut une transcription en France pour équilibrer les recettes entre l'eurovignette et certaines taxes sur les axes routiers et taxe d'aménagement du territoire. Je rappelle d'ailleurs que Michel Bouvard et moi-même avons été missionnés par le Premier ministre sur cette question-là, travail que nous poursuivons.

Je veux dire avec précision que la somme n'est pas en stock mais nous ne demandons pas que cette somme de 2,21 milliards d'euros le soit. Le financement est sécurisé par l'engagement de l'Etat. Ensuite s'applique le principe d'annualité budgétaire, année après année, de 2017 à 2029. Pour 2017, une dotation de 293 millions est inscrite en loi de finances.

Mme Cécile Duflot. Dans votre réponse, vous confirmez que l'article 16 du traité franco-italien du 4 septembre 2016 n'est pas respecté puisque le financement des travaux n'est pas disponible à ce jour, c'est le référé de la Cour des Comptes sur l'AFITF qui le dit, et vos préconisations que vous venez de nous rappeler ...

(protestations sur les bancs)

Respecter des traités n'est pas complètement inintéressant et d'ailleurs les débats sur cette question comme sur d'autres infrastructures sont très intéressants

Philippe Cochet. Intéressant quand on arrive à l'heure !

Mme Cécile Duflot. Je suis d'accord. On pourrait ouvrir un débat intéressant sur le financement des infrastructures de la région parisienne et notamment du RER D...

M. Michel Vauzelle, président. Permettez-moi, pour une fois que je préside la commission, de souhaiter un climat pacifique.

Mme Cécile Duflot. Effectivement car je représente une voix très minoritaire et je le redis : M. Destot, vous avez remis des préconisations qui n'ont pas été validées par le Gouvernement et à l'instant présent, vous dites que les financements ne sont pas bouclés, que l'article 16 du traité n'est pas respecté et

que vous allez lancer des travaux non financés. Je n'en dirai pas plus. J'aborderai d'autres points en séance.

M. Michel Destot, rapporteur. Je n'ai rien à ajouter à mon intervention qui me semblait très claire : principe d'annualité budgétaire qui ne permet pas de s'engager au-delà de la loi de finances pour 2017 et sécurisation, compte tenu des déclarations du Premier ministre, du financement du chantier du Lyon-Turin.

M. Michel Vauzelle, président. Je suis un peu gêné car M. Mamère vient d'arriver. Je ne vous fais aucun reproche, cependant nous devons recevoir l'ambassadeur de France au Liban. Mme Laclais souhaite aussi reprendre la parole et y renonce.

M. Noël Mamère. Je serai très bref. Je vous prie d'excuser ce retard indépendant de ma volonté comme on disait à l'ORTF. Je voudrais simplement confirmer ce qui a été dit par Mme Duflot, même si je ne l'ai pas entendue

(... rires...)

mais à plusieurs reprises les écologistes – et pas simplement eux – ont eu l'occasion d'exprimer leur refus à l'égard de ce que nous classons dans la catégorie des grands projets inutiles imposés. Mme Duflot a sans doute évoqué devant vous les raisons principales qui constituent notre opposition. Toutes les études – indépendantes – qui ont été menées prouvent que l'actuelle ligne est sous-employée et qu'il suffirait d'augmenter le trafic sur cette ligne et de l'aménager pour éviter les sommes astronomiques qui sont engagées dans le projet Lyon-Turin. Je rappelle que la ville de Turin est aujourd'hui opposée à cette ligne. Ce n'est pas la première fois que nous nous opposons à ce type de projets, même s'il s'agit de transport ferroviaire alors que les écologistes l'ont toujours défendu, car nous estimons qu'il y a des voies alternatives qui sont moins coûteuses en termes d'investissements, en termes de pollution de l'environnement et de conséquences sur la santé publique. Le Lyon-Turin fait malheureusement partie des grands projets dont les apparences font croire qu'il constitue une solution pour le transport des camions sur les trains, alors qu'il n'en est rien. Il existe d'autres solutions beaucoup moins coûteuses et beaucoup plus judicieuses. C'est la raison pour laquelle je voterai contre ce projet de loi, quelle que soit les qualités de celui qui l'a présenté.

*

Suivant l'avis du rapporteur, la commission *adopte* le projet de loi n° 4170 sans modification.

ANNEXE N° 1

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR

- M. Louis Besson, ancien président du conseil départemental de Savoie, ancien maire de Chambéry, ancien député, ancien ministre du logement, de l'équipement, des transports et de la mer, actuellement président de la commission intergouvernementale franco-italienne sur le projet Lyon Turin.
- M. Jacques Gounon, président-directeur général d'Eurotunnel et président de la Transalpine.
- M. Jean Sivardière, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports.
- Mme Mathilde Grammont, sous-directrice de l'Europe méditerranéenne, ministère des affaires étrangères et du développement international.
- Mme Charlotte Lerat, rédactrice, sous-direction de l'Europe méditerranéenne, ministère des affaires étrangères et du développement international.
- Mme Sandrine Barbier, chef de la mission des accords et traités, ministère des affaires étrangères et du développement international.
- Mme Carine Viallon, rédactrice, mission des accords et traités, ministère des affaires étrangères et du développement international.
- M. Claude Gressier, délégué interministériel.
- Mme Mélanie Mégraud, adjointe au chef de bureau économie des réseaux, direction générale du trésor, ministère de l'économie et des finances.
- M. Vincent Chip, chef du bureau des transports, direction du budget, ministère de l'économie et des finances.
- M. Mehdi Aquat, bureau des transports, direction du budget, ministère de l'économie et des finances.
- M. Jean-Pierre Garino, chef de la mission des Alpes et des Pyrénées, ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.
- M. Jordan Cartier, chef du bureau de la planification et des grandes opérations ferroviaires, ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.
- M. Gaëtan Jacolin, bureau de la planification et des grandes opérations ferroviaires, ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.

ANNEXE :

TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Article unique

(Non modifié)

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne signé le 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin (ensemble un protocole additionnel signé à Venise le 8 mars 2016 et un règlement des contrats), et dont le texte est annexé à la présente loi.