

## **TELT CLARIFIE CERTAINS POINTS SOULEVÉS PAR LE RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES EUROPEENNE**

***Le Bourget du Lac, 17 juin 2020 - La Cour des comptes européenne a publié le 16 juin 2020 un rapport sur l'efficacité des organes européens qui gèrent les dépenses pour les infrastructures de transport, analysant l'état d'avancement de huit grands projets européens, dont le Lyon-Turin.***

### ***Le promoteur public clarifie certains points soulevés dans ce rapport***

TELT – Tunnel Euralpin Lyon Turin, le promoteur public missionné par les États français et italien pour mener à bien la réalisation et l'exploitation de la section transfrontalière Lyon-Turin, a été institué suite à l'accord de Paris 24 février 2015. La constitution du maître d'ouvrage binational intervient au terme d'un long processus de consultations populaires, des élus et des acteurs socio-économiques ponctué notamment l'accord international signé par les deux États en 2015 et par le décret déclarant l'ouvrage d'utilité publique en France du 18 décembre 2007, dont les effets ont été prolongés par le décret du 6 décembre 2017.

Comme l'indique le responsable du rapport de la Cour des comptes européenne, Oskar Herics « davantage d'efforts sont nécessaires pour accélérer l'achèvement des projets d'infrastructures ». En effet, la réalisation du Lyon-Turin a dû surmonter un nombre considérable de difficultés notamment des tentatives répétées de la part d'opposants d'entraver l'avancement des travaux. Ce qui a eu pour conséquence de générer un retard significatif.

### **COÛT CERTIFIÉ : L'ANALYSE SE BASE SUR UNE ÉTUDE PRÉLIMINAIRE DES ANNÉES 90**

En début d'année, les États ont souscrit avec l'INEA (l'Agence exécutive « Innovation et réseaux qui gère les programmes de l'UE dans le domaine des transports de l'énergie et des télécommunications) la mise à jour du plan de réalisation de l'ouvrage qui permet de maintenir la date de mise en service en 2030. A la demande des États, le coût définitif de la section transfrontalière a fait l'objet d'une étude de certification menée par un tiers extérieur (Tractebel /TUC rail), qui a analysé le projet de référence de 2015. Les conclusions du rapport ont conduit à un coût certifié de l'ouvrage à hauteur de 8,3 milliards d'euros en valeur 2012. Ce coût validé et ratifié par les États est aujourd'hui totalement confirmé. L'augmentation des coûts (+ 85 %) évoquée dans le rapport de la Cour des comptes européenne se réfère à une étude préliminaire ancienne, préalable au projet retenu, réalisée par Alpetunnel dans les années 90. Ce projet préliminaire concernait un tunnel de base avec un seul tube, ce type d'ouvrage est aujourd'hui interdit pour des raisons de sécurité. Depuis que le projet est sous sa forme actuelle, similaire à celle des tunnels de base du Brenner, du Gothard et de tous les autres tunnels ferroviaires de longues distances, les coûts s'avèrent être parfaitement respectés dans le respect des ajustements monétaires prévus par le CIPE.

## LE TUNNEL ACTUEL DATE DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE, IL N'EST PLUS ADAPTÉ COMME LE SOULIGNE LE RAPPORT

A l'heure actuelle, les échanges de marchandises entre les deux pays transalpins s'élèvent à 80 milliards d'euros et représentent 44 millions de tonnes par an. Ces marchandises sont transportées principalement par la route, 92% contre 8% par le rail. Ceci est dû principalement à l'obsolescence de la ligne historique, dont le tunnel transfrontalier qui date 1870 ne répond plus aux normes de sécurité actuelles comme le souligne le rapport de la Cour des comptes européenne. Les pentes excessives et les ruptures de charges sont des freins pour les opérateurs économiques qui privilégient le transport routier au détriment du train. En 2018, ce sont plus de 3 millions de poids lourds qui ont transité par les points de passage transalpins.

## GREEN DEAL : LE LYON-TURIN ACTEUR DU RÉÉQUILIBRAGE MODAL

La construction de la nouvelle infrastructure, promue par les États et par l'Union européenne vise à rééquilibrer la part modale du transport de marchandises dans les Alpes, en cohérence totale avec les politiques de l'Europe en faveur d'un transport plus écologique et compétitif comme le rappelle le **directeur général de TELT, Mario Virano « Le Lyon-Turin s'insère pleinement dans le Green Deal, en tant qu'acteur du rééquilibrage modal et outil essentiel d'une politique plus verte ».**

Le financement de l'ouvrage par l'Union européenne est encadré par une convention de financement (Grant agreement) qui s'insère dans le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Ce programme souscrit par les États avec l'INEA, prévoit une première tranche de financement des travaux définitifs de 814 millions d'euros sur les 1,915 milliard à engager d'ici 2022.

En juin 2020, plus 2,8 milliards d'euros ont été engagés pour la réalisation de l'ouvrage, dont 1,4 milliard déjà dépensés pour les études et travaux de reconnaissance.

3 milliards d'euros de marchés sont en cours de procédures d'appels d'offres pour les travaux du tunnel de base : 3 lots en France pour la construction du tunnel de base sur 3 chantiers entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière italienne d'une valeur de 2,3 milliards d'euros. Un lot est également en cours d'appel d'offres pour la réalisation de l'ouvrage en Italie, pour une valeur d'un milliard d'euros.

*TELT, Tunnel Euralpin Lyon Turin, est la société responsable de la réalisation et de la gestion de la section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon –Turin. Elle est détenue à 50% par la France à travers le ministère de l'Economie et des Finances et à 50% par l'Italie à travers Ferrovie dello Stato Italiane (FS)*

## Direction Communication TELT

Lysiane Soubeyrand – Directrice de la Communication et relations extérieures – [lysiane.soubeyrand@telt-sas.com](mailto:lysiane.soubeyrand@telt-sas.com)  
Jonathan Arnould – Responsable Communication – [jonathan.arnould@telt-sas.com](mailto:jonathan.arnould@telt-sas.com)