

Torino-Lione: SNCF non è davvero un fan del progetto

<http://www.mobilicites.com/011-4798-Le-Lyon-Turin-avance-mais-la-SNCF-n-est-pas-fan.html>

All'ultimo vertice franco-italiano dell'8 marzo 2016, i due Stati hanno preparato il terreno per avviare la sua costruzione all'inizio del 2018. La SNCF, futura utilizzatrice per i suoi treni TGV e merci, teme uno scenario come la linea Tours-Bordeaux con un'esplosione dissuasiva dei pedaggi.

SNCF stima che il destino del gestore della galleria Pirenei Perpignan-Figueras dovrebbe fare riflettere.

Qualunque sia lo stato delle finanze pubbliche, e indipendentemente dal parere dei futuri clienti ferroviari, la Lione-Torino si farà. Questo è il messaggio emesso da François Hollande e Matteo Renzi durante l'ultimo vertice franco-italiano dell'8 marzo 2016.

In quest'occasione, il Presidente della Repubblica francese e il capo del Governo italiano hanno firmato un protocollo aggiuntivo ai precedenti accordi internazionali del 2011, 2012 e 2015 che si suppone che elimini i rimanenti ostacoli a questo gigantesco progetto che progredire a fatica.

"Abbiamo confermato i lavori per la Torino-Lione", un "tema che anima i vertici degli ultimi venti anni" ha dichiarato François Hollande. Il capo dello Stato ha scherzato sul fatto che lui probabilmente non ci sarà alla fine dei lavori della galleria della Torino-Lione a differenza Matteo Renzi, molto "più giovane di lui".

Accordo da ratificare entro la fine del 2016

In realtà, TELT la società che gestisce la Lione-Torino ha spiegato che l'accordo deve ancora essere ratificato in ogni Paese per consentire di lanciare nel 2017 i "lavori preparatori per la galleria di base", prima dei "lavori definitivi [che] inizieranno nel 2018".

Tutto ciò dovrebbe portare all'apertura della galleria nel 2030.

Per garantire questa lontana scadenza, "è necessario (...) che l'accordo bilaterale sia ratificato dal Parlamento francese entro la fine del 2016". Ora, "questa ratifica non è ancora in programma", drammatizza la Transalpine. La sfida è quella di rispettare il calendario fissato da Bruxelles per beneficiare della totalità del finanziamento europeo di 831,8 milioni di Euro promesso fino al 2020.

Inoltre, la lobby ufficiale della Torino-Lione giudica "indispensabile" che le misure legislative e regolamentari preliminari all'introduzione della vignetta alpina siano "rapidamente adottate" affinché le misure finanziarie specifiche per finanziare la parte francese della Torino-Lione siano incorporate nella legge finanziaria francese del 2017.

Per riassumere, ecco i principi del protocollo firmato l'8 marzo. Mentre Bruxelles finanzia il 40% del cantiere, Parigi e Roma hanno confermato la ripartizione di ciascun Stato del restante 60%: 42,1% per la Francia e 57,9% per l'Italia.

Inoltre, un dispositivo di "lotta contro le infiltrazioni mafiose nei contratti" sarà predisposto, una realtà alla quale l'ex promotore ferroviario Lione-Torino (LTF), divenuto TELT, è già stata confrontata in alcuni appalti della galleria della Maddalena.

Concretamente, la commissione dei contratti definita nell'Accordo del 2012 sarà attivata, così come un servizio permanente di controllo composto da dodici membri. TELT utilizzerà, per la prima volta in Europa, dell'applicazione "transnazionale della legislazione antimafia a tutti i progetti in Francia e in Italia." Speriamo che il dispositivo sarà efficace.

Ancora nessuna trasparenza promessa da Vidalies

Il costo stimato della galleria internazionale di 57 chilometri è stato fissato in "8,4 miliardi di euro". Questa cifra non è cambiata in linea di massima e risulta dallo studio di certificazione affidato da Francia e Italia alle società Tractebel Engineering - TUC Rail.

Questo è uno dei punti più criticati dagli oppositori della Torino-Lione che sono gli eurodeputati ambientalisti Karima Delli e Michèle Rivasi [1] e il rappresentante di un'associazione Daniel Ibanez.

Poiché i due Stati non hanno veramente rispettato lo spirito dell'impegno assunto a nome della Francia dall'ex primo ministro Jean-Marc Ayrault di fronte alla Corte dei conti francese. "Sarà necessario che i costi siano certificati nella maniera più rigorosa e in modo indipendente", aveva scritto l'8 ottobre 2012.

Ora Tractebel Engineering non è un attore del tutto indipendente dal momento che ha operato anche per TELT ed è dimostrato che è giudice e parte. Per quanto riguarda TUC Rail, ha come dirigente Luc

Lallemand, ex direttore di RFF, istituzione pubblica che era, fino alla creazione di TELT, l'azionista francese della Lyon Turin Ferroviaire (LTF) presieduta da Hubert du Mesnil, ex presidente di RFF.

In sintesi, queste due società possono avere interesse a ridurre al minimo la stima di progetto caro a TELT, ma criticato da Bercy (Ministro delle Finanze francese, N.d.T.) e da certi eletti, proteggendo un cantiere che per molti anni può portare loro delle attività.

L'unica certezza è che lo studio di certificazione, del quale TELT ha parlato lo scorso anno, rimane riservato nonostante le assicurazioni fornite dal segretario di Stato per i Trasporti. "Lo studio sarà reso pubblico prossimamente", aveva indicato Alain Vidalies il 25 gennaio 2016, al momento degli auguri alla stampa. Sono convinto che il rapporto del certificatore sarà pubblicato." Chiaramente, questa promessa è divenuta un problema.

SNCF nel campo degli avversari

Che dire dei futuri utenti dell'opera? Se il progetto suscita un'opposizione virulenta da parte degli amministratori locali e della popolazione in Val di Susa e in Savoia, è anche lontano da rallegrare gli ambienti ferroviari sul lato francese.

In privato, il presidente di SNCF Guillaume Pepy è preoccupato per i soldi che la Francia dovrà dedicare al progetto, probabilmente stornati dai bilanci dell'AFITF per i prossimi quindici anni. "Rappresenterà una somma di denaro in meno per modernizzare la rete ferroviaria esistente", indica.

Inoltre, il tunnel di 57 chilometri è solo la punta dell'iceberg dato che si presume che si debba finanziare anche la costruzione di una possibile linea AV tra Lione e Chambéry. L'insieme dei lavori è stimato dalla Corte dei conti francese a 26 miliardi di euro.

Inoltre, il capo della SNCF è ancor meno incline a sostenere il progetto Torino-Lione dato che questo progetto è diretto dal suo ex rivale di RFF, Hubert du Mesnil.

Quanto a ciò che accadrà al momento dell'apertura commerciale della galleria, agli occhi dell'impresa ferroviaria lo scenario è già scritto in anticipo. "Non c'è un bacino di popolazione sufficiente tra Lione e Torino/Milano o tra Parigi e Torino/Milano che possa fare esplodere il traffico.

Non è come la Parigi-Londra collegata con la galleria sotto la Manica, spiega un dirigente di SNCF mobilità. Operiamo tre TGV tutti i giorni sull'Italia, ne potremo dedicare in cinque o sei in totale ma non di più, dato che il costo della struttura e la sistemazione delle aree circostanti farà esplodere i pedaggi, esattamente come accade sulla linea AV Tours-Bordeaux (SEA)."

Per i treni merci, sarà lo stesso problema. Anche se l'opera allevierà i costi operativi delle imprese ferroviarie che non avranno tante locomotive da utilizzare sulla linea in quota come l'attuale, la prospettiva di una esplosione del costo dei pedaggi è ben lungi da rallegrare i dirigenti di SNCF Cargo che da diversi anni lavorano per ridurre il deficit cronico dell'attività.

E questo dirigente vicino a Guillaume Pepy predice al futuro operatore della galleria franco-italiana la stessa sorte di quella della galleria franco-spagnola Perpignan-Figueras. "Oggi la concessionaria è in fallimento perché il traffico non ha scelto questo itinerario", ha sottolineato prima di sintetizzare, a suo avviso, la logica della Torino-Lione: "è un affare che serve più i costruttori che le imprese ferroviarie".

18 mars 2016 | par Marc Fresso

Lyon-Turin : la SNCF n'est vraiment pas fan du projet

<http://www.mobilicites.com/011-4798-Le-Lyon-Turin-avance-mais-la-SNCF-n-est-pas-fan.html>

Lors du dernier sommet franco-italien du 8 mars 2016, les deux États ont préparé le terrain pour lancer le chantier début 2018. Future utilisatrice pour ses TGV et ses trains de fret, la SNCF redoute un scénario à la Tours-Bordeaux avec une explosion dissuasive des péages.

Elle estime que le sort du gestionnaire du tunnel pyrénéen Perpignan-Figueras devrait faire réfléchir.

Quel que soit l'état des finances publiques, et quel que soit l'avis des futurs clients ferroviaires, le Lyon-Turin se fera. C'est le message délivré par François Hollande et Matteo Renzi lors du dernier sommet franco-italien le 8 mars 2016.

A cette occasion, le président de la République français et le chef du gouvernement italien ont signé un protocole additionnel aux précédents accords internationaux de 2011, 2012 et 2015. Il est censé lever les derniers obstacles à ce projet pharaonique qui progresse péniblement.

"Nous avons confirmé les travaux pour la liaison Lyon-Turin", un "sujet qui anime les sommets depuis une vingtaine d'années"/, a lancé François Hollande. Le chef de l'État a ironisé sur le fait qu'il ne verrait sans doute pas le bout du tunnel du Lyon-Turin contrairement à Matteo Renzi beaucoup "plus jeune que lui".

Accord à ratifier avant fin 2016

En fait, la société d'exploitation Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT) explique que cet accord doit encore être ratifié dans chaque pays pour permettre de lancer en 2017 les "travaux préparatoires au tunnel de base", préalables aux "travaux définitifs [qui] débiteront en 2018".

Tout cela doit conduire à l'ouverture du tunnel en... 2030.

Pour tenir cette échéance lointaine, "il est nécessaire (...) que l'accord bilatéral soit ratifié par le Parlement d'ici fin 2016" en France. Or, "cette ratification n'est pas encore programmée", dramatise la Transalpine. L'enjeu est de tenir le calendrier fixé par Bruxelles pour bénéficier en totalité des 831,8 millions de subsides communautaires promis jusqu'en 2020.

Par ailleurs, le lobby officiel du Lyon-Turin juge "impératif" que les mesures législatives et réglementaires préalables à la création de l'Eurovignette alpine soient "très rapidement adoptées" pour que les mesures financières spécifiques au financement de la part française du Lyon-Turin soient intégrées à la loi de finances 2017.

Pour résumer, voici les principes du protocole signé le 8 mars. Tandis que Bruxelles va financer 40% du chantier, Paris et Rome ont confirmé la répartition de chacun au sein des 60% restant : 42,1% pour la France et 57,9% pour l'Italie.

En outre, un dispositif de "lutte contre les infiltrations mafieuses dans les contrats" va être mis en place, une réalité à laquelle l'ex-Lyon-Turin Ferroviaire (LTF), devenu TELT, a déjà été confrontée sur certains marchés du tunnel de la Maddalena.

Concrètement, la commission des contrats définie dans le traité de 2012, va être installée ainsi qu'un service permanent de contrôle de douze membres. TELT se prévaut, pour la première fois en Europe, de l'application "transnationale d'une réglementation antimafia à tous les chantiers en France et en Italie". Espérons que le dispositif sera efficace.

Toujours pas la transparence promise par Vidalies

Quant à l'estimation du coût du tunnel international de 57 kilomètres, il a été arrêté à "8,4 milliards d'euros". Ce chiffre n'a pas changé dans les grandes lignes. Il résulte de l'étude de certification confiée par la France et l'Italie à un cabinet Tractebel Engineering - TUC Rail.

Cet aspect est l'un des points les plus critiqués par les opposants au Lyon-Turin que sont les eurodéputées écologistes Karima Delli et Michèle Rivasi[1] et le responsable associatif Daniel Ibanez.

Car les deux États n'ont pas vraiment respecté l'esprit de l'engagement pris au nom de la France par l'ex-Premier ministre Jean-Marc Ayrault devant la Cour des comptes. "Il sera nécessaire que les coûts soient certifiés de la manière la plus rigoureuse qui soit, de manière indépendante", avait-il écrit le 8 octobre 2012.

Or Tractebel Engineering n'est pas un acteur tout à fait indépendant dans le dossier puisqu'il travaille aussi pour TELT et s'avère donc juge et partie. Quant à TUC rail, il compte comme dirigeant Luc Lallemant, un ex-administrateur de RFF, établissement public qui était, jusqu'à la création de TELT, l'actionnaire français de Lyon Turin Ferroviaire (LTF) présidé par Hubert du Mesnil, ex-président de RFF.

En somme, ces deux entreprises peuvent avoir intérêt à minimiser le devis d'un projet cher à TELT, mais critiqué par Bercy et par certains élus, tout en protégeant un chantier qui durant plusieurs années peut leur apporter de l'activité.

Seule certitude, cette étude de certification sur laquelle TELT a communiqué l'an passé, reste toujours confidentielle en dépit des assurances données par le secrétaire d'État aux Transports. "L'étude va être rendue publique assez rapidement", avait en effet indiqué Alain Vidalies le 25 janvier 2016, lors de ses vœux à la presse. J'ai bien l'intention que le rapport du certificateur soit publié." A l'évidence, cette perspective pose problème.

La SNCF dans le camp des opposants

Quid des futurs utilisateurs de l'ouvrage ? Si le projet suscite une opposition virulente d'élus et de la population dans le Val de Suse et en Savoie, il est également loin de réjouir la sphère ferroviaire côté français.

En privé, le président de la SNCF Guillaume Pepy s'inquiète de l'argent que la France va devoir consacrer au projet, probablement pris sur les budgets de l'AFITF, durant une quinzaine d'années. "Ce sera autant d'argent en moins pour moderniser le réseau ferroviaire existant", pointe-t-il.

En outre, le tunnel de 57 kilomètres n'est que la partie émergée de l'iceberg puisqu'il supposera aussi le financement de l'aménagement de ses abords avec une éventuelle LGV Lyon-Chambéry. L'ensemble a été chiffré par la Cour des comptes à 26 milliards d'euros.

En outre, le patron de la SNCF est d'autant moins enclin à soutenir le Lyon-Turin que ce projet est piloté par son ancien rival de RFF, Hubert du Mesnil.

Quant à ce qui se passera au moment de l'ouverture commerciale du tunnel, aux yeux de l'entreprise ferroviaire, le scénario est écrit d'avance. "Il n'y a pas de bassin de population suffisant entre Lyon et Turin/Milan ou entre Paris et Turin/Milan pour faire exploser le trafic.

Ce n'est pas comme Paris-Londres relié par le tunnel sous la Manche, explique ce cadre dirigeant de SNCF Mobilités. Nous exploitons trois TGV quotidiens sur l'Italie, nous en mettrons peut être cinq ou six au total mais pas davantage, car le coût fonctionnement de l'ouvrage et l'aménagement des abords vont faire exploser le prix des péages, exactement comme cela se passe sur la LGV SEA Tours-Bordeaux."

Quant aux trains de fret, ce sera la même problématique. Même si l'ouvrage allégera les coûts d'exploitation des entreprises ferroviaires qui n'auront pas autant de locomotives à utiliser que sur la ligne d'altitude actuelle, la perspective d'une explosion du coût des péages est loin de réjouir les dirigeants de Fret SNCF qui travaillent depuis plusieurs années à réduire le déficit chronique de l'activité.

Et ce proche de Guillaume Pepy de prédire au futur exploitant du tunnel franco-italien le même sort que celui du tunnel franco-espagnol de la ligne Perpignan-Figueras. "Aujourd'hui le concessionnaire est en faillite car le trafic n'est pas au rendez vous", souligne-t-il avant de résumer, à ses yeux, la logique du Lyon-Turin : "c'est une affaire qui sert d'avantage les /bétéapistes/que les entreprises ferroviaires".