

Note de presse

TELT actualise le coût à terminaison de la section transfrontalière du Lyon-Turin

L'actualisation du coût prévisionnel de la construction et de l'équipement de la section transfrontalière du Lyon-Turin a été présentée au conseil d'administration de TELT ce vendredi 26 juillet 2024.

La mise à jour de ces coûts fait partie des engagements de TELT vis-à-vis des Etats français et italien. Validée par un organisme tiers, le cabinet de conseil *Grant Thornton Financial Advisory Services*, elle tient compte à la fois de la signature des grands marchés de travaux et de leur avancement, du calcul précis des provisions pour risques et aléas et du contexte macroéconomique.

Lors de la création de TELT en 2015, le coût prévisionnel du projet avait été évalué par un organisme tiers à 8,6 milliards d'euros (base euro 2012). Ce coût prévisionnel devait être mis à jour afin de tenir compte de l'achèvement en 2023 de la phase d'attribution de tous les contrats de génie civil du tunnel de base en France et en Italie. Sur cette base, le coût prévisionnel du projet est aujourd'hui réévalué à 11,1 milliards d'euros (même base euro 2012). La livraison de l'ensemble de la section transfrontalière équipée et testée, prévue initialement pour la fin de l'année 2032, est désormais prévue pour la fin de l'année 2033.

Cette actualisation du coût à terminaison du projet et du calendrier des travaux est fondée sur la prise en compte de trois éléments majeurs, pour la plupart exogènes, qui ont impacté de manière structurante le déroulement du chantier depuis 2015.

1) *La volatilité du contexte macroéconomique des quatre dernières années.*

La pandémie de Covid-19 et le conflit en Ukraine, entre autres bouleversements, ont entraîné la nécessité de prise en compte de coûts supplémentaires ainsi que de retards pouvant aller jusqu'à 12 mois sur certains chantiers. Dans ce contexte, la disponibilité des matières premières a fortement diminué et leur coût a augmenté de manière significative, rendant parfois nécessaire la redéfinition des plans d'approvisionnement.

2) *L'explosion de la demande sur le marché des travaux publics en France et en Italie qui provoque un écart entre les estimations initiales et les offres effectivement proposées par les groupements d'entreprises pour les travaux du tunnel de base.*

Le secteur des travaux publics a été marqué par la poursuite simultanée de plusieurs grands projets d'une ampleur exceptionnelle, en France et en Italie, tels que le Grand Paris, les Jeux Olympiques de Paris ainsi que le tunnel du Brenner, le Terzo Valico et les ouvrages du PNRR (Plan national de relance et de résilience). La conduite simultanée de ces grands chantiers a entraîné des tensions sur la disponibilité de la main d'œuvre qualifiée et l'approvisionnement en matières premières.



Ainsi, les offres initiales des groupements d'entreprises se sont révélées en moyenne bien supérieures aux montants estimés initialement dans les appels d'offres. TELT, afin d'obtenir l'offre économiquement la plus avantageuse, a toutefois mené une politique de négociation exigeante avec les soumissionnaires qui a permis de renforcer la qualité technique des offres tout en limitant la hausse de leur montant.

3) Des contraintes géologiques liées à la complexité de l'ouvrage.

Des difficultés techniques non prévisibles ont été rencontrées lors du creusement des quatre puits de ventilation à Avrieux. Celles-ci ont entraîné des délais et des surcoûts, qui sont désormais intégrés dans l'évaluation financière et le planning du projet. Afin de répondre à ce type de défis techniques, TELT a mis en œuvre des solutions innovantes, telles que l'utilisation de robots spécifiques qui permettent de répondre aux problématiques de terrain, et a réussi à adapter la coordination entre les différents chantiers opérationnels.

Afin de mieux gérer les futurs aléas du projet, TELT a négocié l'inclusion, dans les contrats, de prix complémentaires, afin de couvrir, à hauteur de 8%, les conditions d'activités non standard (mises à disposition prolongées de moyens, gestion particulière des matériaux excavés, structures renforcées, sondages, analyses, essais supplémentaires, arrêts chantier). Ce montant est conforme à celui recommandé par le Centre d'études des tunnels (CETU) pour les projets au stade de la construction.

La construction de la section transfrontalière du Lyon-Turin bat son plein en France et en Italie, avec dix chantiers actifs à l'air libre et en souterrain. A ce jour, 37,3 km ont été creusés, dont 13,7 km du tunnel de base, sur les 164 km de galeries prévues pour l'ouvrage. Les chantiers, qui emploient aujourd'hui plus de 2 500 personnes dans les deux pays, emploieront 4 000 travailleurs directs au plus fort de l'activité.

TELT est le maître d'ouvrage et promoteur public binational chargé de la construction, de la gestion puis de l'exploitation de la section transfrontalière de la liaison ferroviaire fret et passagers Lyon-Turin. La société TELT est détenue à 50% par l'Etat français et à 50% par l'Etat italien à travers Ferrovie dello Stato Italiane (FS).

Contacts Presse

Hervé de Lacotte, Directeur de la Communication et des Relations extérieures
+33 789 22 11 77 - herve.delacotte@telt-sas.com

Sara Settembrino, Responsable des Relations Presse
+39 334 62 19234 - sara.settembrino@telt-sas.com