

Lyon, le 16 juin 2020



La Cour des Comptes Européenne recommande d'accélérer le Lyon-Turin

La Cour des Comptes Européenne a publié ce jour [un rapport](#) sur l'avancement de huit grands chantiers européens d'infrastructures de transport cofinancés par l'UE. Ces infrastructures transfrontalières (ferroviaires, routières et fluviales) doivent permettre de connecter, avant 2030, 13 pays aux grands réseaux européens de transport. Deux chantiers français sont évalués par ce rapport : la liaison ferroviaire Lyon-Turin et le Canal Seine-Nord Europe.

15 ans de retards pour le Lyon-Turin : il faut accélérer !

Pour l'ensemble des huit chantiers, la Cour pointe d' **"importants retards de constructions, 11 ans en moyenne, qui compromettent le bon fonctionnement de cinq corridors transnationaux sur neuf (...)** Ces résultats médiocres sont notamment attribuables à une coordination insuffisante des projets entre les différents pays." Selon Oskar Herics, responsable du rapport, **"davantage d'efforts sont nécessaires pour accélérer l'achèvement"** de ces projets d'infrastructures, y compris leurs voies d'accès.

Le Comité pour la Transalpine, qui fédère les collectivités publiques et grands acteurs économiques mobilisés pour la réalisation du Lyon-Turin, ne peut que s'associer à cette analyse et à cette injonction à aller plus vite. Entre les fréquents attermoiements politiques des deux côtés des Alpes, la guérilla juridique des opposants ultra-minoritaires, les lenteurs et procrastinations administratives... le Lyon-Turin a *"pris 15 ans de retard"* sur le calendrier initial. Un retard que la Transalpine ne cesse de déplorer depuis des années.

Des retards qui coûtent cher

Ces retards chroniques, qui transforment les grands projets en serpents de mer, ont un prix. C'est ce qui explique notamment que tous les projets contrôlés par la Cour des Comptes Européenne ont vu leur coût augmenter au fil du temps. Depuis 2013, celui du Lyon-Turin (liaison complète) est enfin stabilisé à 18 Md€ cofinancés par l'UE, la France et l'Italie.

A titre de comparaison, les Suisses ont fait preuve de volontarisme politique en réalisant ces 20 dernières années trois tunnels ferroviaires alpins sur le même principe que celui du Lyon-Turin, dans le respect du calendrier et des estimations financières initiales.

La Cour des Comptes constate que la ligne historique est "inappropriée"

Pour plusieurs des projets évalués, **le rapport évoque enfin des "prévisions de trafic trop optimistes"**. Mais s'agissant spécifiquement du Lyon-Turin, **il indique noir sur blanc que les prévisions ne se sont pas réalisées en raison "de l'état inapproprié de la ligne conventionnelle existante"** construite au XIX^{ème} siècle. Cela confirme clairement que le Lyon-Turin est bien la seule solution moderne pour transférer massivement sur le rail, le transport de voyageurs et de marchandises dans les Alpes, sur un axe stratégique européen.

La Transalpine n'a jamais cessé de rappeler avec constance l'obsolescence et l'insécurité de la vieille ligne historique qui, à l'inverse et contre toute évidence, est plébiscitée par les opposants à la nouvelle liaison. La Cour des Comptes Européenne apporte un éclairage bienvenu au débat.

Le Lyon-Turin dans la dynamique du Green Deal

Entre 2013 et 2019, le trafic de poids lourds transitant chaque année à la frontière italienne a grimpé de 16%. Passé le choc du Covid, ce trafic reprendra sa courbe ascendante, comme il l'a repris après la crise financière de 2008. **Il est temps d'évaluer l'utilité des infrastructures ferroviaires en se basant moins sur des critères de rentabilité financière et davantage sur des critères socio-environnementaux.**

Comme le souhaite la Cour des Comptes Européenne, **le Comité pour la Transalpine demande au gouvernement « davantage d'efforts pour accélérer l'achèvement » de la liaison complète du Lyon-Turin, tunnel international et voies d'accès, dans le cadre du plan de relance.**