

Lyon-Turin : les travaux avancent, pas le financement

- Les travaux préparatoires au chantier prennent de l'ampleur.
- Mais les possibilités de financement n'ont jamais été aussi floues.

TRANSPORT

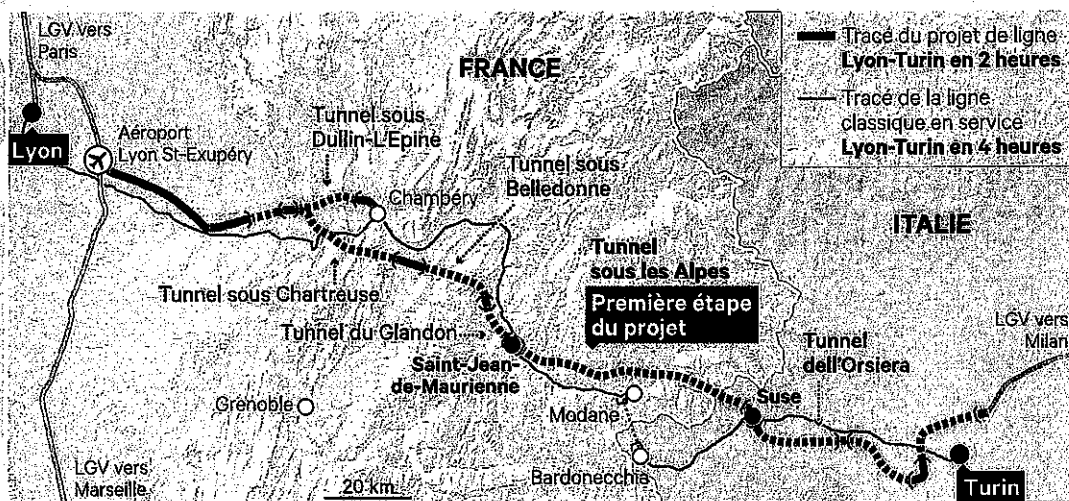
Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

Après avoir cheminé, depuis plus de vingt ans, à la vitesse d'un tortillard de montagne, le Lyon-Turin, ce projet de nouvelle liaison ferroviaire entre la France et l'Italie, est, aujourd'hui, dans une situation paradoxale : les travaux préparatoires prennent de l'ampleur, mais la France semble moins que jamais capable d'indiquer comment elle compte financer sa part du chantier, si d'aventure elle se décidait à lancer définitivement celui-ci.

Sur le terrain pourtant, les ingénieurs et les ouvriers sont déjà à l'œuvre des deux côtés de la frontière. Plus de 800 millions d'euros d'études et de travaux ont déjà été engagés, depuis une dizaine d'années. Et cette phase préalable s'est accélérée, il y a une dizaine de jours, avec l'attribution d'un nouveau marché, le percement d'une galerie de reconnaissance de 9 kilomètres de long. Destinée à tester la géologie du secteur, cette galerie constitue les prémices du « tunnel de base » de 57 kilomètres qui est, aujourd'hui, envisagé pour faciliter le passage des trains de voyageurs, mais surtout du fret ferroviaire. De source proche du dossier, la réalisation de ces nouveaux travaux coûtera environ 500 millions sur huit ans. La France en supportera 25 %, le reste étant acquitté par des fonds européens et par l'Italie.

Les supporters du projet ont de quoi se réjouir : plus la note des travaux préparatoires monte, plus il devient difficile pour le gouvernement de ne pas engager un jour définitivement l'opération. L'enthousiasme du Comité pour la Transalpine reste, toutefois, très mesuré. « Le Lyon-Turin avance,

Le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin



« LES ECHOS » / IDÉ / SOURCE : LA TRANSALPINE

mais beaucoup reste à faire », a-t-il indiqué, la semaine dernière, dans un communiqué. En privé, l'un des plus ardents défenseurs du projet est plus direct : « On fait une galerie, mais on ne dit pas comment on va financer la suite ».

Coût total de 26 milliards

Et cette question pourrait devenir cruciale dans les mois à venir. Sur les 26 milliards que coûterait la réalisation totale de la ligne, seul le percement du tunnel de 57 kilomètres est envisagé, aujourd'hui, pour un budget estimé à 8,5 milliards. La Commission européenne, qui voit d'un oeil très favorable le projet, est prête à financer 40 % de ce montant, ce qui ne laisserait « que » 2,2 milliards à la charge de la France. Mais à une condition : « La France devra répondre, avant février 2015, à un appel à projets européen, dans lequel devra être détaillée la manière dont elle compte s'acquitter de sa part de financement », explique le Comité de la Transalpine. Or le brouillard semble

complet sur ce point. L'agence gouvernementale chargée de financer les infrastructures de transport n'a pas inclus le Lyon-Turin dans les chantiers à mener d'ici à 2030. Et elle sera d'autant moins encline à revenir sur cette décision que ses finances ont été asséchées avec la suspension de l'écotaxe, dont le devenir n'a toujours pas été tranché.

Par ailleurs, la recherche d'économies tous azimuts ne semble guère propice à un engagement direct du budget de l'Etat.

Les pouvoirs publics, eux, se veulent rassurants et avancent que pour obtenir les fonds européens, « la France devra s'engager à réaliser le tunnel, mais n'aura pas à financer un plan avec des financements fléchés ». Certes, répond un expert, mais les fonctionnaires de Bruxelles poseront tout de même des questions, demanderont des précisions sur les perspectives budgétaires... Si le gouvernement tient vraiment à ce projet, il lui faudra trouver des réponses d'ici à février 2015. ■