



France - Italie. Le Lyon - Turin sur la bonne voie

Qu'est-ce qui pourrait encore se mettre en travers du chemin du projet Lyon - Turin ? Après le feu vert de l'Assemblée nationale fin décembre, puis celui du Sénat le 26 janvier à l'accord franco-italien signé le 24 février 2015 sur l'engagement définitif des travaux du tunnel transfrontalier de 57 km sous les Alpes, une étape décisive a été franchie. L'opérateur Telt, qui est chargé de la réalisation et l'exploitation de cette liaison ferroviaire, a d'ailleurs aussitôt indiqué qu'il pouvait « désormais lancer dès cette année les appels d'offres nécessaires à la poursuite du chantier dont la livraison est programmée à l'horizon 2030 ».

Cette approbation parlementaire va conduire à une « aberration économique et financière », s'inquiète le groupe écologiste du Sénat qui pointe dans un communiqué « l'explosion des coûts de ce projet ». Rappelons que le seul coût du tunnel est évalué à 8,6 milliards d'euros, l'ensemble de l'ouvrage reve-

nant à plus de 26 milliards. Si le financement n'est pas totalement défini, les promoteurs du Lyon - Turin peuvent déjà compter sur une participation conséquente de l'Union européenne : 870 millions d'euros, soit 40 % des quelque deux milliards qui devraient être dépensés, selon les prévisions, d'ici à 2020.

« Il faut mener une politique incitant au report modal. Et cela, sans attendre 2030 »

« En 2020, l'Union européenne définira un nouveau plan quinquennal pour les infrastructures, déterminant une nouvelle participation. Politiquement, l'Europe est engagée. Et Jean-Claude Juncker est un partisan du projet », rappelle Claude Gressier, le président de la section Économie, Transports, Réseaux du CGEDD (Conseil général de l'Environnement et du Développement durable).

De leur côté, la France et l'Italie sont engagées par un traité in-

ternational. « En Italie, il n'y a plus vraiment d'opposition et Rome indique avoir pérennisé le financement. En France, le gouvernement a prévu le financement de cette année », ajoute ce fin connaisseur du projet.

Le Fonds de développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA), qui repose sur les

recettes du tunnel du Mont-Blanc et du tunnel du Fréjus, devrait rapporter une quinzaine de millions d'euros. « C'est peu, mais sur une quinzaine d'années, cela donne une somme non négligeable », commente Claude Gressier. À l'avenir devraient encore s'ajouter les recettes apportées par l'Eurovignette 3 mais cela suppose encore quelques discussions avec Bruxelles.

Si le lancement des appels d'offres est désormais possible, rien

ne devrait vraiment démarrer avant l'élection présidentielle. Le futur gouvernement aura la tâche de prévoir les financements ultérieurs. Selon Claude Gressier, « côté français, les sommes nécessaires à la réalisation du Lyon - Turin ne sont pas si colossales puisqu'il est prévu que la France paye un peu plus de deux milliards d'euros [pour le seul tunnel], répartis sur une bonne dizaine d'années ». Le vrai challenge sera en réalité de trouver des ressources pérennes à l'Agence de financement des infrastructures de France (Aifif) qui doit faire face à de multiples engagements. « Le Lyon - Turin ne joue là-dedans que pour une petite partie », affirme l'expert. Selon lui, « avoir, à l'horizon 2030, un grand tunnel ferroviaire, cela coûte cher mais cela n'est pas déraisonnable ». À une condition, reconnaît-il : si les transporteurs sont incités à utiliser le mode ferroviaire. « Il faut donc mener une politique incitant au report modal. Et cela, sans attendre 2030. »

M.-H. P