

Entre la France et l'Italie, un tunnel d'aberrations économiques

PAR JADE LINDGAARD

ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 7 FÉVRIER 2018



Sur le chantier du Lyon-Turin en 2014 (DR)

Trois recours déposés mercredi 7 février contre le projet de tunnel ferroviaire Lyon-Turin font apparaître des éléments dévastateurs pour ce chantier à 26 milliards d'euros.

Un silence de premier ministre en dit parfois plus qu'un long discours. Lors de sa visite en Savoie en janvier, Édouard Philippe n'a pas prononcé un mot en public sur le projet de tunnel ferroviaire Lyon-Turin. L'encombrant dossier à 26 milliards d'euros, concernant la construction d'un tunnel ferroviaire pour transporter du fret et des personnes sous les Alpes entre la France et l'Italie, a été tenu à distance par Matignon. Il avait pourtant été confirmé par Emmanuel Macron lors d'un sommet franco-italien à Lyon en septembre, sans que de nouveaux appels d'offres ne soient lancés.



Sur le chantier du Lyon-Turin en 2014 (DR)

L'utilité publique de ce projet pharaonique, fondé par un traité international signé en 2001 par Paris et Rome, n'a jamais autant été remise en cause. **Dans un récent rapport**, la Commission d'orientation des infrastructures suggère de reporter la réalisation des accès français au tunnel : « *La démonstration n'a pas été faite de l'urgence d'engager ces*

aménagement, dont les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables. » En juillet, la ministre des transports Élisabeth Borne **avait annoncé mettre le Lyon-Turin en pause.**

Mercredi 7 février, trois recours doivent être déposés contre la prorogation de la déclaration d'utilité publique, datant de 2007 et rallongée de cinq ans en décembre 2017. Des riverains et plusieurs associations saisissent le Conseil d'État et le gouvernement : Vivre et agir en Maurienne, les Amis de la Terre et des particuliers opposants au Lyon-Turin. Ce n'est pas la première fois que le projet franco-italien est attaqué. Mais ces nouvelles procédures font apparaître des éléments dévastateurs pour le dossier : insondable flou des estimations de coût, erreurs abyssales sur les chiffres de fréquentation, absence de financement avéré.

• Où sont les financements du Lyon-Turin ?

Les financements du Lyon-Turin se répartissent entre la France (25 %), l'Italie (35 %) et l'Union européenne (40 %). Pour la France, la somme s'élèverait à environ 2,2 milliards d'euros pour le seul tunnel franco-italien, auxquels il faudrait ajouter 2,57 milliards pour tenir compte de travaux supplémentaires décidés en 2012.

En juillet 2016, inaugurant le chantier, Manuel Valls a annoncé que la France paierait 2,2 milliards d'euros sur dix ans. Mais cet argent n'a pour l'instant pas été engagé par l'État. C'est le ministère des transports qui le reconnaît dans une réponse à la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA), saisie en septembre par Daniel Ibanez, opposant au Lyon-Turin, et Raymond Avrillier, ancien élu écologiste de la mairie de Grenoble.

Élisabeth Borne a informé la commission « *qu'à ce jour les travaux définitifs de la section transfrontalière n'avaient pas été lancés* » et que « *les engagements financiers de l'État correspondant à ces travaux n'avaient donc pas encore été engagés* ». Sollicité à ce sujet en décembre par Mediapart, le ministère n'avait pas répondu à nos questions. Pourtant, des travaux ont bel et bien commencé (***lire notre article***). La galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte est en cours

de creusement, « dans l'axe et au diamètre du tunnel de base » précise Telt (Tunnel euralpin Lyon-Turin), le maître d'ouvrage, une société publique franco-italienne. Trois descenderies – puits donnant accès au tunnel – ont déjà été réalisées.

Sur quels fonds sont-ils financés ? Un indice apparaît dans le droit de réponse d'un élu local, Michel Bouvard, ancien sénateur et vice-président du conseil départemental de Savoie. Dans le journal *La Maurienne*, il explique que les travaux actuels sont définitifs et qu'ils ont été « basculés » en travaux de reconnaissance « pour en permettre l'exécution dans les meilleurs délais et bénéficier du financement de 50 % de ces travaux par l'Union européenne ». Définitifs ou provisoires ? La querelle du statut des travaux n'est que la traduction d'une acrobatie budgétaire. Car de son côté, l'Union européenne a accordé 813 millions d'euros de subvention au Lyon-Turin sur l'exercice 2016-2019. Mais cet argent ne peut venir qu'en complément des fonds publics nationaux. L'Europe n'a accepté de payer que 40 % des travaux. Il semble qu'aujourd'hui, elle en soit la seule source financière. Surtout, si toute la somme allouée n'a pas été dépensée à temps, elle n'est pas reportée. C'est le principe « Use it or loose it ». Si bien que la France a déposé une demande de prorogation de la subvention jusqu'en 2023.

Ce bricolage budgétaire cache mal une situation financière et juridique périlleuse pour le projet de tunnel. Car le traité franco-italien de 2001 – article 16 – exige la disponibilité des fonds en préalable au lancement des travaux définitifs. Le Conseil d'État prend très au sérieux cette question. En 2016, il a annulé la déclaration d'utilité publique (DUP) de la LGV Limoges-Poitiers car elle ne contenait « aucune information précise » sur son mode de financement, entachant ainsi l'évaluation économique du projet et, *in fine*, nuisant à l'information de la population.

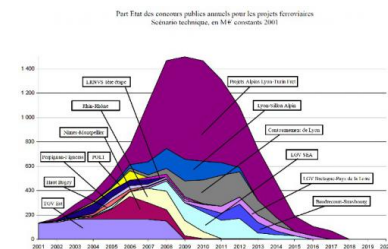
Interrogée par Mediapart sur l'origine de son financement, Telt nous répond à côté, expliquant que des appels d'offres sont en cours pour les premiers travaux définitifs (tranchée couverte de Saint-Julien-Mont-Denis et puits d'Avrieux). Les contrats de

maîtrise d'œuvre du tunnel de base viennent en effet d'être attribués à 13 bureaux d'études, pour une valeur prévisionnelle de 90 millions d'euros, **comme l'a expliqué Le Monde**.

Pour Gwénola Brand, avocate de l'un des recours formés par des opposants à la prorogation de la DUP : « Vous avez le droit de proroger une DUP si les conditions n'ont pas été modifiées. Or elles l'ont été. Le projet n'est plus le même : le tunnel est différent, les coûts sont plus élevés. La Cour des comptes alerte en 2012 et 2016 sur l'explosion catastrophique et inquiétante des coûts de ce projet. »

• **Coûts impossibles à déterminer**

Ce flou sur la source des financements est d'autant plus incompréhensible que les sommes en jeu sont colossales. Les sommes à payer menacent l'équilibre de l'Agence de financement des infrastructures de France (Afitf), a alerté la Cour des comptes **dans un référé en août 2016**.



Extrait du rapport des Ponts et chaussées de 2003 sur les infrastructures de transport et le Lyon-Turin

Sur ce graphique, datant d'un rapport de 2003 des Ponts et chaussées et repris en 2009 par la Cour des comptes, on voit nettement « la bosse » de dépenses du Lyon-Turin. En contradiction flagrante avec le discours de l'exécutif sur la priorité aux investissements pour les transports du quotidien.

Mais d'un document à l'autre, les coûts du Lyon-Turin varient. En 2006, l'enquête publique estime que le projet coûtera en tout 16,9 milliards d'euros. Mais le tableau d'investissement présenté dans l'enquête publique sur les accès français au tunnel, en 2012, chiffre le total à 24 milliards (en valeurs 2009). En 2002, Telt estimait le coût du projet à 12 milliards d'euros. Mais en 2012, la direction du Trésor l'a réévalué à 26,1 milliard d'euros. Pour Daniel Ibanez, un des requérants contre la prorogation de la DUP, ce

surcoût « doit être regardé comme une modification substantielle de la rentabilité interne interdisant toute prorogation de l'utilité publique ». Il cite l'exemple des travaux d'études et de reconnaissances, chiffrés à 371 millions d'euros en 2002, mais comptabilisés à hauteur de 986 millions d'euros dans le bilan comptable de la société en 2016. Soit trois fois plus.

De son côté, Telt dément le moindre changement : « Les faits sont les suivants : en euros constants, l'estimation du coût de la section sous maîtrise d'ouvrage Telt (tunnel de base et raccordement aux lignes historiques) n'a pas évolué depuis plus de 10 ans. »

Autre aberration : le projet change de forme avec les années et les documents. En 2006, l'enquête publique porte sur la construction d'un tunnel alors qu'en 2012, la France s'engage pour 33 km de tunnels double tube en plus, appelés Belledonne et Glandon. En 2006, l'enquête publique présente un tunnel de 53,1 km alors qu'en 2012, Telt annonce 57,5 km. Au départ, la section commune part de la ville de Saint-Jean-de-Maurienne, pour ensuite démarrer dans le sillon alpin. Non seulement le projet est incompréhensible, mais ces modifications permanentes sapent l'analyse de la rentabilité socio-économique du projet, qui n'est plus calculée sur le bon périmètre d'investissement, analyse Daniel Ibanez.

Gwénola Brand estime que l'« on trouve dans ce dossier des éléments assez inhabituels. À commencer par le caractère extrêmement vague des coûts du projet, qui varient dans le temps. Si vous lisez aujourd'hui l'enquête publique, vous êtes dans l'incapacité de dire combien va coûter le Lyon-Turin. Vous ne pouvez pas non plus savoir combien de temps le tunnel fera gagner au transport de personnes et de marchandises. On y trouve aussi des éléments très surprenants. Par exemple, le temps de trajet de la ligne en prévision est indiqué sans prise en compte des temps d'arrêt en gare et est comparé avec le temps de trajet actuel avec la prise en compte des arrêts en gare. J'ai rarement vu un dossier aussi orienté dans

la présentation de l'intérêt du projet. C'est paradoxal compte tenu de l'ampleur de ce projet et de son coût. On est face à une décision politique ».

• Chiffres de fréquentation gravement erronés

Autre faille béante du dossier : les prévisions erronées de circulations routières et ferroviaires de marchandises. En 2006, l'enquête publique s'attend à 2,8 millions de poids lourds en 2017 dans le trafic des tunnels de Fréjus et du Mont-Blanc. Mais en 2017, n'y passèrent qu'1,4 million de camions, un peu moins de la moitié. Pour le ferroviaire, en 2006, le maître d'ouvrage s'attend à 16 millions de tonnes de fret en 2017 sur l'actuelle ligne de Modane. Mais le maximum constaté a été de 3,5 millions, décrit Daniel Ibanez. Au total, le tonnage de marchandises ayant circulé aux passages routiers et ferroviaires a été d'environ 25 millions de tonnes en 2017, contre 61,1 annoncés par le maître d'ouvrage.

Ces écarts très significatifs entre estimations prospectives et réalité observée faussent le bilan socio-économique du projet, déclaré d'utilité publique. Daniel Ibanez : « Il y a un arbitrage à faire entre la situation réelle et les prévisions de fréquentation ferroviaire et routière du maître d'ouvrage. Elles se sont substantiellement trompées, elles sont hyper exagérées. Résultat : en tenant compte des chiffres réels de fréquentation, le projet ne répond plus aux critères d'utilité socio-économique. »

Les effets de ce type d'erreurs sont très concrets. En 2015, la LGV Perpignan-Figueras a été placée en liquidation judiciaire à cause de ses pertes financières. Le transport de fret n'a atteint que 8 % des prévisions et celui des personnes 15 %, selon le rapport financier SNCF Réseau de juin 2016. L'exemple frappe d'autant plus l'esprit que ce tronçon figure dans le même corridor européen que le Lyon-Turin, dont le bassin de population est deux fois moindre. Le prix du kilomètre de ligne était de 24,8 millions d'euros. Si l'on se fonde sur une somme de 10,4 milliards d'euros pour le tunnel de base du Lyon-Turin (57 km), le coût du kilomètre atteindrait 174 millions d'euros.

• Des alternatives qui ne sont pas prises au sérieux par les décideurs

Alors que l'expertise de la haute administration insiste depuis le départ, en 1998, sur l'absence de saturation et la possibilité de renforcer les flux sur les rails existants, les gouvernements l'ont toujours ignoré. En 2003, le Conseil général des ponts et chaussées et l'Inspection générale des finances estiment qu'« *il est improbable que les infrastructures existantes soient saturées en 2015* ». Au même moment, Réseau ferré de France (RFF) défend la modernisation des lignes existantes, afin d'améliorer les capacités de transit.

« *Contrairement à ce qu'il s'est passé pour Notre-Dame-des-Landes, où jusqu'au bout la DGAC a refusé d'accepter le développement de l'actuel aéroport, pour le Lyon-Turin, depuis le premier jour la haute administration a dit que les lignes actuelles n'étaient pas saturées et répondaient aux besoins* », résume Daniel Ibanez.

Dix-sept ans après la signature de son traité fondateur, ce dossier d'aménagement est devenu monstrueux par sa taille et sa technicité. Mais les questions qu'il soulève sont très simples : Qui définit l'intérêt général en fonction de quels critères ? Pourquoi un projet peut-il être modifié après avoir été déclaré d'utilité publique ? Pourquoi les alertes de l'administration n'ont-elles pas été entendues ? Comment expliquer que les gouvernements successifs envisagent de dépenser autant d'argent public pour un tunnel, alors que les voies de transport environnantes ne sont pas saturées ? Toutes les failles démocratiques mises en exergue par les médiateurs au sujet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (mauvaise information du public, absence d'étude sérieuse d'alternatives, vision biaisée de l'intérêt général) se retrouvent dans le dossier du Lyon-Turin.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.