

Arrêter le Lyon-Turin, est-ce bien raisonnable ?



Le tunnel de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, au niveau de la descenderie de Saint-Martin-de-la-Porte, en Savoie. Photo Le DL/Thierry GUILLOT

Au menu des entretiens entre Emmanuel Macron et le président du conseil italien Giuseppe Conte, figure la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin. Dans le contexte de tension, le sujet est sensible. Mais sur le maillon essentiel de cette ligne, à savoir le tunnel de base entre Saint-Jean-de-Maurienne et Susa et ses abords immédiats, tout arrêter semble ahurissant. Sur environ 130 km à creuser (tunnel bitube en lui-même et descenderies d'accès), 23 le sont déjà : 7 en Italie avec la galerie de la Maddalena, le reste en France, où une portion du tunnel de base est déjà en cours

d'excavation. Un milliard et demi d'euros ont été dépensés sur 8,6, coût total prévisionnel. Passer tout cela par pertes et profits constituerait sans doute le plus grand gaspillage d'argent public depuis des décennies.

Les routes toujours plus chargées

Après le coup d'arrêt lié à la crise de 2008, le trafic des marchandises entre France et Italie a repris sa croissance. Celle-ci est assumée par la route, alors que dans les vallées alpines du Piémont, du Val d'Aoste et des Savoie, et au bord de la Méditerranée, on peste contre les camions. L'autoroute ferroviaire alpine (Afa) actuelle, entre Aiton et Orbassano, capte 30 000 poids lourds par an. Elle ne pourra guère aller au-delà de 100 000, quels que soient les efforts entrepris pour l'allonger jusqu'à l'est lyonnais. Par comparaison, 740 000 camions ont franchi le tunnel du Fréjus en 2017, soit une hausse de 5 %. Les Suisses, qui ont creusé le Lötschberg, le Gothard, savent pourquoi seuls les tunnels ferroviaires « de base » peuvent attirer une part significative du fret. Les « tunnels de faîte » même modernisés, avec des contraintes d'exploitation liées à l'altitude, et à leur vétusté, ne retrouveront jamais leur splendeur passée.

Financé à 40 % par l'Europe

Pour toutes ces raisons, l'Europe, qui finance 40 % de l'opération, pousse à la roue et rappelle l'Italie à ses engagements, Violeta Bulc, la commissaire aux Transports, en tête, et aussi Pierre Moscovici, commissaire aux Affaires économiques et financières. Côté italien, le Mouvement cinq étoiles s'affirme (dont son leader Luigi Di Maio, vice-premier ministre) favorable à l'arrêt du chantier, mais c'est surtout son aile gauche et « décroissante » qui parle. La Ligue, second parti de la coalition, n'a jamais pris parti pour un

renoncement. Au-delà des postures politiciennes, les déclarations communes de la coalition sont d'une redoutable ambiguïté.

Il faut toutefois se souvenir du célèbre adage de la politique italienne : « Si vous pensez avoir compris, c'est qu'on vous a mal expliqué ». Sergio Chiamparino, le président (Parti démocratique) de la région Piémont, jure ses grands dieux que pour arrêter le Lyon-Turin, il faudra lui « passer sur le corps ». Danilo Toninelli, le nouveau ministre des Infrastructures, répond qu'il n'y aura peut-être pas de TGV pour ça, mais assure aussi que les procédures prévues dans les accords avec la France seront respectées...

Le Dauphiné Libéré par Frédéric THIERS | Publié le 15/06/2018 à 06:01 | Vu 20726 fois