

La liaison Lyon-Turin ne voit pas le bout du tunnel

Lignes d'accès fantômes, crédits introuvables... Présenté comme une urgence écolo depuis plus de trente ans, ce chantier ferroviaire XXL se traîne comme un tortillard.

LE PROJET de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est devenu le théâtre d'une ruineuse course de lenteur du gouvernement français qui commence à agacer sérieusement Bruxelles.

La coordinatrice européenne, Iveta Radicova, a tapé sur les doigts des cancrs Emmanuel Macron et Elisabeth Borne lors de sa venue à Lyon, le 28 juin, à l'occasion de la conférence Connecting Europe Days (un grand raout annuel consacré aux infrastructures). « Je ne suis pas satisfaite côté français, a tancé l'ancienne Première ministre de Slovaquie, cela fait vingt ans que nous sommes en retard, il est temps de prendre des décisions claires, c'est crucial. » Et, au prochain retard, c'est le bonnet d'âne ?

Le syndrome de l'entonnoir

Le tunnel et ses voies de raccordement sont censés réduire d'un tiers le trafic de poids lourds transfrontalier et permettre aux TGV de desservir plus rapidement la Savoie. Mais les chiffres du ministère des Transports sont contestés à la fois par certains pontes de Bercy et par de nombreux écologistes, effrayés par les dégâts environnementaux que pourraient entraîner les travaux. Du coup, le Lyon-Turin joue l'Arlésienne au gré des ministres en place et des rapports de force politiques. Prévue à l'origine pour le début des années 2000, l'ouverture au service commercial est désormais envisagée pour 2033. Trente ans de retard, qui dit mieux ?

Contrairement aux Italiens – qui, après avoir longtemps

hésité, construisent désormais les voies de raccordement nécessaires de leur côté des Alpes –, les Français procrastinent toujours. Les rails des 140 km de lignes nouvelles, qui doivent relier Lyon au futur tunnel ferroviaire de 57,5 km (record mondial) prévu sous le Mont-Cenis, ne sont pas près d'être posés. D'études préliminaires en travaux préparatoires, ce petit jeu a déjà coûté 1 milliard d'euros.

Conséquence : si les Français se contentent de creuser leur section du tunnel, sans construire de bretelles d'accès, le souterrain ne pourra déboucher en Savoie que sur d'antiques lignes de chemin de fer (dont une à voie unique) incapables d'absorber plus de 10 millions de tonnes de fret par an. Loin des 25 millions de tonnes censées transiter par ce tunnel taillé au gabarit XXL pour permettre le passage de gros camions posés sur des wagons.

La voie de garage de Borne

En 2013, la France avait fait mine de se retrousser les manches en déclarant d'utilité publique la réalisation de plusieurs tronçons des voies d'accès. Mais, quatre ans plus tard, Elisabeth Borne, alors ministre des Transports, annonçait que le projet était mis « en pause ». Il n'est toujours pas ressorti du tunnel...

Réunis par le préfet, les élus savoyards se sont pourtant remués au printemps dernier en se mettant d'accord, pour la première fois, sur un tracé complet. Il coûte un prix fou : au moins 7 milliards d'euros. Autant dire que Borne et Le Maire sont loin de donner

leur imprimatur. Résultat : toutes les subventions européennes destinées à la desserte française (soit 50 % de l'addition finale) se retrouvent gelées. Pire : si le dossier ne se débloque pas fissa, les crédits seront perdus et la France devra attendre 2028 pour bénéficier de nouveaux des subsides de Bruxelles. De quoi repousser à l'horizon 2040 l'achèvement des travaux et l'ouverture totale de la ligne...

Déraillement budgétaire

Les problèmes de sous-viement aussi minent le tunnel lui-même. De ce côté-ci, tout est supposé – à peu près – rouler : près de 20 % du chantier auraient déjà été réalisés, de nouveaux marchés publics ont été attribués en décembre dernier et la presse spécialisée se retrouve abreuvée de photos de tunneliers en pleine action pour entretenir l'idée que les travaux sont devenus irréversibles. Mais la réalité se révèle moins mirabolante...

En fait, les ingénieurs et les ouvriers ne sont toujours pas entrés dans le dur, car la France s'avère incapable de budgéter sa part de la facture du tunnel. Soit aux alentours de « 420 millions d'euros par

an », selon les calculs du Conseil d'orientation des infrastructures. Le gouvernement refuse l'inscription d'un tel montant dans la loi de finances, car cela reviendrait à aspirer les crédits prévus pour de futures lignes de TGV, comme Bordeaux-Toulouse ou Marseille-Nice, promises l'an passé par Jean Castex et qui font saliver les élus locaux.

En attendant, ces valse-hésitations font les affaires des Autrichiens, qui s'apprêtent à

rafler la manne bruxelloise pour financer une liaison ferroviaire sous le col du Brenner afin de relier leur pays à l'Italie. Déjà bien avancé, ce nouveau tunnel risque, en outre, de siphonner une bonne partie du trafic espéré sur le Lyon-Turin, faisant ainsi fondre son intérêt économique. De quoi réjouir Bercy, qui guette la moindre occasion pour entermer la dispendieuse ligne nouvelle en oubliant les crédits déjà engloutis... **L. C.**



Jamais d'enterrement s

« **M**ON MARI, fidèle lecteur de votre journal, se serait réjoui du ridicule de cette affaire », écrit Pierrette. Son époux est décédé le 11 juillet. Une mort soudaine. Les obsèques ont été organisées au cimetière de Bordeaux Métropole, à Mérignac. « Un enterrement civil, simple, sans cérémonie... juste un cercueil qui arrive devant le caveau ».

zélé employé des pompes funèbres, qui assure devoir rendre des comptes au Trésor public. Un chèque trop garni ne sera pas encaissé.

Le fils de Pierrette propose alors de transformer le « 8 » en « 5 » sur le chèque en cause. Impossible. Il file discuter avec l'administration du cimetière. Après trente minutes de négociation avec

savoir ce que le dit, nous en sorrelances du Vol funèbres sont, mortes. Ils cher

J'ai Bié d'AMOR