***Info Contexte***

**Le petit grain de sable juridique qui peut contrarier la relance du Lyon-Turin** *12 décembre 2017 à 20 h 03 —* [*Marc Fressoz*](https://www.contexte.com/equipe/marc-fressoz-38501.html)

***La France n’a encore pris aucun engagement sur le financement des travaux du Lyon-Turin. C’est ce qu’indique le ministère des Transports selon un document que Contexte s’est procuré. Avant de lancer ses appels d’offres, Telt devra donc être sûr que Paris dégagera des moyens récurrents durant le chantier.***

         La construction du tronçon international du Lyon-Turin qui consiste en un tunnel franco-italien doit être cofinancée par trois acteurs : l’Union européenne (40 %), l’Italie (35 %) et la France (25 %). Le montant théorique du tunnel est de 8,3 milliards d’euros en valeur 2012, valeur qui n’a jamais été réactualisée. Sur cette base, la part pour la France serait de 2,2 milliards d’euros.

Tunnel euralpin Lyon-Turin (Telt), la société publique franco-italienne chargée de la construction du tunnel ferroviaire peut-elle vraiment se prévaloir de l’engagement financier de l’État français pour lancer plusieurs milliards d’euros d’appels d’offres ?

Non, selon un document émanant de la Commission d’accès aux documents administratifs (Cada), que Contexte publie (voir ci-dessous).

Cette question théorique, ce sont deux opposants à ce projet qui l’ont posée, Raymond Avrillier, tombeur de l’ancien maire de Grenoble Alain Carignon dans les années quatre-vingt-dix, et le militant Daniel Ibanez, membre de la coordination des associations dénonçant le projet de ce coté-ci des Alpes.

Leur hypothèse est que Telt, qui a mené ce qu’il appelle son « [roadshow](http://www.telt-sas.com/fr/81-marches-pour-travaux/%22%20%5Ct%20%22_blank)  » (une tournée) auprès des milieux économiques avant l’été, se disant prêt à lancer des marchés, ne dispose pas en réalité de la garantie formelle d’un de ses cofinanceurs pour pouvoir le faire, l’État français.

La construction du tronçon international du Lyon-Turin qui consiste en un tunnel franco-italien doit être cofinancée par trois acteurs : l’Union européenne (40 %), l’Italie (35 %) et la France (25 %). Le montant théorique du tunnel est de 8,3 milliards d’euros en valeur 2012, valeur qui n’a jamais été réactualisée. Sur cette base, la part pour la France serait de 2,2 milliards d’euros.

Selon Avrillier et Ibanez, à l’heure actuelle, aucun acte budgétaire ne garantit spécifiquement la participation de la France au financement de la phase de construction et aucun document contractuel ne lie sur ce point Telt et l’État français. Encore faut-il le démontrer.

**Le ministère des Transports pas engagé**

La Commission d’accès aux documents administratifs (Cada) vient de leur mâcher le travail. Elle conclut en effet que « ces documents ( …) sont à ce jour inexistants  » . Elle le leur a signifié le 4 décembre, dans un courrier publié ci-dessous.

Avant de saisir la Cada en septembre 2017, les deux militants avaient essuyé une fin de non-recevoir de Matignon sur la transmission des documents.

Fort de ses prérogatives, l’organisme a questionné à son tour le gouvernement, en l’occurrence le ministère dirigé par Élisabeth Borne.

« La ministre des Transports ayant informé la commission qu’à ce jour les travaux définitifs de la section transfrontalière n’avaient pas été lancés et que l’engagement financier de l’État correspondants aux travaux n’avaient donc pas été engagés  » , la Cada en déduit donc à l’absence des documents.

**Telt minimise la portée de cette précision**

Quelle portée donner à ce qui ressemble à un pavé jeté dans la mare ? Un administrateur de Telt interrogé par Contexte et qui pointe le caractère « procédurier  » des deux opposants, la minimise.

Selon lui, « l’engagement de la France est de toute manière garanti par le [traité international du 4 septembre 2014](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029425907)  » .

Quant à l’inscription précise du financement des travaux du Lyon-Turin, elle ne peut apparaître en tant que telle car l’opération est du ressort d’une agence extrabudgétaire, l’Agence de financement des infrastructures (Afitf) vers laquelle l’État flèche des moyens.

L’État a prévu pour le Lyon-Turin de financer sa participation par des recettes spécifiques qui seront affectées à l’Afitf en dehors des ressources habituelles servant aux projets franco-français. Mais rien n’est acté. Les réflexions [du rapport Destot-Bouvard](http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r4303.asp) relatif à l’application d’un surpéage aux autoroutes de la zone géographique du tunnel - autorisé par la directive Eurovignette- restent sans suite.

**La fin du début ou le début de la fin ?**

Certitude, le Lyon-Turin se trouve dans une période charnière. Les « travaux préliminaires sont désormais en voie d’achèvement  » , ont rappelé la France et l’Italie à l’issue du sommet de Lyon en septembre 2017. Et d’ajouter que « le lancement des travaux ultérieurs, notamment pour la réalisation du tunnel de base, est en préparation  ».

C’est cette phase-là que Telt piaffe de pouvoir concrétiser depuis des mois. Mais les deux États ont eux-mêmes indiqué qu’ils prendraient leur décision en 2018.

En attendant, le projet prend donc du retard. Celui-ci a conduit le 8 décembre le gouvernement à proroger de cinq ans la déclaration d’utilité publique prise en décembre 2017.

Autrement, il aurait fallu reprendre la procédure du début.