

# Une écotaxe régionale proposée pour financer la LGV Lyon-Turin

Un surpavage des autoroutes de 10% à 15% pour les poids lourds traversant les Alpes pourrait rapporter 40 millions d'euros par an

**C**omment financer le Lyon-Turin ? Le projet de nouveau tunnel ferroviaire de 57 kilomètres de Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie) à Suse (Piémont italien), destiné à franchir les Alpes et à permettre de soulager les vallées de l'important trafic de fret routier, un engagement conjoint de l'Italie et de la France, reste d'abord conditionné à son financement. Le 30 décembre 2014, le premier ministre avait chargé Michel Destot, député (PS) de l'Isère, et Michel Bouvard, sénateur (Les Républicains) de Savoie, d'examiner de « nouvelles sources de financement pour les travaux de la section transfrontalière ». « Il est essentiel de stabiliser le plan de financement de cette opération, dans un contexte budgétaire tendu », écrivait alors Manuel Valls. Les deux parlementaires lui ont remis leurs propositions lundi 13 juillet.

Pour financer le Lyon-Turin, qualifié de « cohérent » et « nécessaire », ils proposent une majoration des péages pour les poids

lourds « sur le réseau autoroutier concédé en zone de montagne ».

Un retour à une écotaxe régionale, d'une certaine manière – un tel dispositif avait été abandonné par le gouvernement en octobre 2014 –, qui permettrait de « dégager une recette nette de 40 millions d'euros par an », sur une durée pouvant aller jusqu'à cinquante ans après l'ouverture du tunnel de base. Ce dispositif s'inscrirait dans le cadre de la directive Eurovignette.

## « Y aller progressivement »

Le surpavage pour les poids lourds atteindrait 10% sur les autoroutes des Alpes du Nord et 15% sur les axes des Alpes du Sud, « pour tenir compte de niveaux de péage moins élevés dans le secteur », et serait progressif à raison de +2 à +3% par an sur cinq ans. « Il faut y aller progressivement pour éviter un rejet du greffon, pour que ce soit politiquement acceptable », explique Michel Destot, soucieux de ne pas susciter l'hostilité des transporteurs, qui ont déjà ob-

## « Avec l'écotaxe », s'il n'y a plus de camions qui roulent, il n'y a plus de financement »

DANIEL IBANEZ  
opposant au projet.

tenu gain de cause contre l'écotaxe. Le coût total du projet de TGV Lyon-Turin a été évalué par la Cour des comptes, en août 2012, à 26 milliards d'euros. La partie internationale, c'est-à-dire le « tunnel de base », sur lequel se sont penchés les deux parlementaires, est évaluée à 8,2 milliards d'euros (valeur 2012). L'Europe doit en financer 40%, le reste se répartissant entre la France, à hauteur de 25,3% (soit quelque 2 milliards d'euros), et l'Italie pour les 24,7% restant. Convaincus de la nécessité du

report modal de la route vers le rail pour les marchandises, et soucieux d'assurer la pérennité de cet axe ferroviaire, l'un des neuf « corridors » du réseau européen, qui permettra de relier le sud de l'Espagne à l'Europe centrale, les auteurs peuvent se prévaloir de la décision favorable de l'Europe à son financement. Les États membres ont approuvé, le 10 juillet, le « plan d'investissement dans les transports » proposé par la Commission, d'un montant de 13,1 milliards d'euros. Sur cette somme, le canal Seine-Nord bénéficiera des subsides européens à hauteur de 980 millions d'euros, et le Lyon-Turin recevra quelque 814 millions d'euros.

Pour les opposants, le surpavage proposé par les parlementaires n'est pas cohérent. « Si on compare bien la proposition du rapport, le financement repose sur une "écotaxe" basée sur le trafic des poids lourds pendant cinquante ans, avance Daniel Ibanez, économiste et porte-parole de l'opposition au projet. Il faut donc

garder beaucoup de camions sur les routes pendant tout ce temps, alors que le Lyon-Turin devait permettre et encourager un report de la route vers le rail. S'il n'y a plus de camions qui roulent, il n'y a plus de financement du projet. »

## Concurrence avec le Brenner

Outre le problème du tunnel de base, il reste le financement des accès français (et italiens) au nouvel axe ferroviaire. « Nous ne sommes pas obligés de faire les accès en même temps que le tunnel de base, que l'on peut commencer rapidement, avance Michel Destot. Le Lyon-Turin, ce n'est pas seulement pour relier les deux villes, mais pour assurer un axe qui trait de Londres à l'Italie, de l'Espagne aux Balkans. Le problème est d'assurer le franchissement des obstacles naturels, comme les Alpes, et il y a une course de vitesse entre le Lyon-Turin et le tunnel du Brenner. »

La concurrence est en effet vive, notamment avec le tunnel ferroviaire du Brenner (55 kilomètres), qui doit relier l'Italie et l'Autriche,

en passant aussi sous les Alpes. L'Autriche a déjà mis en œuvre les dispositions de la directive Eurovignette autorisant la majoration de péages pour les transports de marchandises, avancent les rap-

porteurs. Pour les opposants, la solution reste de moderniser la voie déjà existante. « Déjà rénovée à raison de 1 milliard d'euros », explique Daniel Ibanez. « L'enquête publique de 2012 a établi que cette voie avait une capacité de 120 trains par jour, or il en passe une vingtaine actuellement, dit-il. On pourrait en mettre 100 de plus, soit, à raison de 20 camions par train, 2 000 par jour et quelque 700 000 par an. »

L'ambition du futur Lyon-Turin est de réduire de près de 40% la part du transport routier de marchandises. « L'objectif, avec cette première autoroute ferroviaire à travers les Alpes du Nord, est de transporter, à terme, 100 000 poids lourds par an », expliquait la société chargée du tunnel dans son dossier de présentation. ■

RÉMI BARROUX

Le Monde

MERCREDI 15 JUILLET 2015