

Lyon-Turin, la Cour des comptes se serait-elle trompée ?

C'est ce qu'ont prétendu nombre de partisans du projet, mais au-delà des formules expéditives, qu'a vraiment écrit la Cour des comptes et quelles conclusions peut-on en tirer ?

Il est vrai qu'en 2012, la Cour des comptes s'est largement exprimée sur le Lyon-Turin. Dès le mois de février dans le rapport sur les comptes 2011, elle aborde la gestion de l'Autoroute Ferroviaire Alpine entre France et Italie.

Elle y conclut que le modèle n'est pas pertinent du fait des contraintes de la ligne, mais en soulevant le point de la faiblesse de l'amélioration environnementale (un demi-million de tonnes de CO² pour 500 000 camions transportés) au regard de l'objectif défini par le Grenelle de l'environnement (réduire de 15 millions de tonnes de CO²) et des coûts d'investissement et de fonctionnement (192 € de subvention par camion transporté).

Le 2 juillet, à nouveau, elle revient sur le Lyon-Turin (seul projet nommé) dans le rapport sur les perspectives des finances de la France. Elle pointe les sous-évaluations des projets en général et du Lyon-Turin en particulier en valorisant les seuls accès français à plus de 11 milliards d'euros alors que RFF l'annonçait à 7,7 milliards. Elle demande également la constitution d'une instance indépendante pour évaluer et hiérarchiser les grands projets. Ce rapport déclenchera une contre-offensive des partisans du Lyon-Turin pour qu'il ne figure pas au programme de ladite commission.

Le 1er août, sans doute après avoir pris la mesure de la riposte des "pro", la Cour adresse au Premier ministre un référé très précis, exclusivement sur le Lyon-Turin. Elle publiera ce document accompagné de la réponse de M. Ayrault le 5 novembre, moins d'un mois avant le XXXe sommet Franco-Italien, alors que la Commission d'évaluation vient d'être nommée sans être saisie du Lyon-Turin. La Cour et son Premier président ont de la suite dans les idées...

Les analyses de la Cour sont-elles erronées, "l'acharnement" à évoquer le Lyon-Turin est-il le produit d'une pensée rétrograde qui tournerait le dos à l'avenir et au progrès ? Seule une lecture attentive du texte permet d'y répondre.

Dès le début de son référé publié le 5 novembre, la Cour des comptes évoque les épais rapports rédigés par les grands services de l'État (page 2) qui recommandaient de différer le projet, non sans avoir d'abord rappelé que d'autres pays ont choisi l'option de l'amélioration des réseaux existants pour des raisons économiques et que d'autres alternatives techniques moins coûteuses n'ont pas été "explorées de façon approfondie" (page 1).

Elle rappelle les capacités de la ligne existante, réduites pour tenir compte de l'augmentation du nombre de TER (page 2). L'ancien Président de LTF (Lyon-Turin Ferroviaire) revendiquait, en 2007, une capacité de 22 millions de tonnes à comparer aux 23,6 millions de tonnes qui circulent tous modes confondus aux passages franco-italiens des Alpes (Fréjus, Mont Blanc et Montcenis) en 2011.

Elle explique la dynamique régionaliste du projet par un positionnement stratégique de la région Rhône-Alpes et de ses hommes "fortement représentés dans les instances décisionnelles et techniques de ce projet" (page 2).

Elle se penche sur la détermination du coût global du projet en rappelant les évaluations du Trésor (page 3) tout en soulignant la nécessité absolue de certifier les coûts de ce projet par des experts en toute indépendance et loin de tout conflit d'intérêts passé, présent ou futur (page 4). Elle se livre à une lecture précise des prévisions qui ont servi à justifier le projet et des évolutions réellement constatées en matière de transport de marchandises au cours des vingt dernières années (page 4).

Comme tous les acteurs de ce dossier, elle observe que "depuis 1999, les trafics de marchandises ont diminué dans les Alpes françaises...", rapporte dès 1993, "la Direction des Routes estimait déjà que les prévisions... étaient surestimées et que le prolongement des taux de croissance constatés... n'était pas plausible" (page 4).

La Cour constate dans ces conditions l'absence de saturation de la ligne existante sur cet axe et

rappelle que l'accord, entre la France et l'Italie, en fait pourtant une condition pour la mise en service de la ligne nouvelle (page 5).

Après avoir repris les déclarations de RFF lors de l'enquête publique de février 2012, la Cour rappelle les contradictions avec les études socio-économiques établies un an plus tôt selon lesquelles "la valeur actualisée nette est négative dans tous les scénarios envisagés" (page 5).

Enfin la Cour analyse, les modalités de financement de ce projet en rappelant les incertitudes qui pèsent en matière de financement européen, celles du niveau de tarification admissible, la répartition des coûts entre les États et l'absence de financement prévu dans le budget 2013 de l'AFITF (agence de financement des infrastructures de transport de France) (page 6).

Après avoir remarqué l'absence de progrès significatif dans le domaine du report de la route vers le rail et pointé la nécessité de la mise en place de mesures concrètes, la Cour conclut son référé, en rappelant ses recommandations du 2 juillet 2012 en matière d'évaluation indépendante des projets en fonction de "leur compatibilité avec la situation financière réelle du pays, de la rentabilité financière et socioéconomique et surtout de leur contribution au relèvement du niveau de la croissance potentielle de l'économie." (page 7).

Ce que l'on constate à la lecture de ce document essentiel, c'est que la Cour des comptes a pris en compte les analyses factuelles faites sur ce dossier par des intervenants qualifiés. Ainsi, une erreur d'appréciation ne serait pas celle de la seule Cour des comptes, mais également celle des grands corps de l'État auteurs des rapports.

Financièrement, la Cour s'est attachée à analyser le projet dans son ensemble, approche qui semble difficilement contestable, que ce soit du point de vue de la justification par l'évolution des trafics, de l'exploitation, du retour sur investissement ou encore de l'appréciation de l'utilisation des deniers publics. Elle s'est attachée à rappeler, à faire ressortir des faits, des analyses qui ne sont pas contestés comme les diminutions constatées des trafics de marchandises.

La Cour aurait aussi pu rappeler les chiffres de l'Office Fédéral des Transports Suisse (OFT) qui montrent qu'en 30 ans, la Suisse et l'Autriche ont connu des augmentations du tonnage de marchandises transportées alors que la France l'a vu diminuer de 11 millions de tonnes entre 1998 et 2011, pour s'établir à un niveau inférieur à celui de 1988 (25,4 millions de tonnes).

La lecture attentive du référé ne permet donc pas de conclure à une erreur de la Cour des Comptes puisqu'elle s'est bornée à rappeler des données, des analyses y compris celles établies par les promoteurs du Lyon-Turin. L'analyse, contestée, du coût de la totalité de l'ouvrage, est incontournable pour l'évaluation socioéconomique et financière du projet. La considérer comme erronée remet en cause la justification du projet, les promoteurs l'ayant présenté comme un ensemble cohérent et indissociable.

La Cour a donc, par son travail de synthèse, ouvert la voie à la nécessaire évaluation indépendante qu'elle appelle de ses vœux. Ce nécessaire débat ne pourra se satisfaire de formules incantatoires ou d'allégations, mais de démonstrations dûment étayées.

Ainsi, le débat qui doit s'ouvrir n'est pas le procès de tel ou tel, mais celui de la pertinence d'un tel investissement sans sous-évaluation ou surestimation. Face à deux positions si éloignées, il conviendra de savoir si les hauts fonctionnaires se sont trompés dans leurs analyses ou, à l'inverse, de savoir si ce sont les promoteurs.

En tout état de cause, devant l'ampleur financière de ce projet, le débat devra nécessairement prendre en compte les priorités en matière de trafic routier au niveau national en France et en Italie et valider ou invalider les prévisions de trafic.

Le pire serait une absence d'analyse contradictoire d'autant que les données disponibles sur 30 ans permettent une étude objective. Refuser un débat, en toute transparence avec des acteurs indépendants, ou le confisquer avec des intervenants partiels, serait suspect, alors que les conditions initiales des accords ont connu des modifications substantielles les rendant juridiquement caduques.

