

ACTUALITÉS

2017 : DÉBUT DES TRAVAUX DU TUNNEL QUELS MODÈLES DE FINANCEMENT PÉRENNES POUR LA PART FRANÇAISE DU LYON-TURIN ?

Feu vert imminent des Parlements français et italien

Le Lyon-Turin a enregistré des avancées déterminantes sur le plan réglementaire et législatif en cette fin d'année 2016, qui voit la France et l'Italie cheminer de concert vers la réalisation du programme. En France, le Parlement est en passe de ratifier le projet de loi de l'accord de février 2015 marquant le lancement des travaux définitifs de la section internationale, ainsi que son protocole additionnel signé à Venise. Le travail parlementaire en cours progresse selon un timing quasi conjoint avec l'Italie (accord du Conseil des ministres en septembre, approbation par le Sénat en novembre, examen par la Chambre des députés en cours). Appelées depuis de nombreux mois, ces étapes constituent autant d'engagements attendus par le Comité pour la Transalpine qui a beaucoup œuvré en ce sens. Pour autant, la question d'un mode de financement pérenne de la part fran-

çaise du programme reste toujours en suspens, dans un contexte de raréfaction des ressources publiques qui éveillent quelques tentations de remise en cause de grandes infrastructures.

Garantir des financements pérennes

Alain Vidalies, Secrétaire d'État en charge des transports, a certes rappelé récemment que le financement du tunnel transfrontalier (NDLR : dont le coût a été certifié à 8,5 Mds en euros constants 2010) est assuré, l'Europe y participant à hauteur de 40 %, l'Italie et la France y apportant respectivement 35 % et 25 %. Quelque temps auparavant, le Premier ministre Manuel Valls, lors de sa visite sur le chantier à Saint-Martin-la-Porte en juillet dernier, avait annoncé que ce financement reposerait en partie sur un fonds spécifique, le fonds de développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPIITMA). Ce fonds serait alimenté par les recettes des tunnels routiers



du Fréjus et du Mont-Blanc, et pourrait se voir affecter de nouvelles recettes grâce à la mise en œuvre d'un sur-péage en zone de montagne, dans le massif des Alpes, sur le réseau autoroutier au titre de la directive "Eurovignette". Le Comité pour la Transalpine est tout à fait en résonance avec un tel dispositif, conformément aux propositions du rapport réalisé par le député Michel Destot et le sénateur Michel Bouvard, et insiste sur la nécessité de légiférer en ce sens dans les meilleurs délais, afin de garantir au Lyon-Turin une source de financement durable et favorable à un report modal sur l'Arc alpin. Un volet essentiel du Lyon-Turin sur lequel la Transalpine entend continuer à se mobiliser activement.

la transalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN

JACQUES GOUNON, NOUVEAU PRÉSIDENT DU COMITÉ POUR LA TRANSALPINE



DOSSIER REPORT MODAL : LA SUISSE FAIT RIMER PERFORMANCES ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

PAGE 4
QUELS MODÈLES
DE FINANCEMENT PÉRENNES
POUR LA PART FRANÇAISE
DU LYON-TURIN ?



Plaidoyer pour la Transalpine auprès des acteurs européens du transport

François Lépine, Vice-président délégué du Comité pour la Transalpine, faisait partie du plateau des intervenants lors de deux grands rendez-vous internationaux dédiés aux acteurs du transport. À l'occasion de la Conférence européenne sur les corridors organisée à Milan en octobre, il a notamment évoqué l'importance de développer un dialogue plus large et plus interactif avec les populations dans le cadre des projets de réalisation de grandes infrastructures.

Développer le transfert modal en France

En novembre, lors de la FERRMED Conférence de Bruxelles, il a souligné toute l'importance du volet socio-économique de la région urbaine lyonnaise en tant que hub majeur de transport en Europe et dressé un tableau des trafics actuels et potentiels avec les pays d'Asie. L'occasion pour François Lépine d'insister, lors de ces deux rencontres, sur l'exigence de développer le transfert modal en France et de rappeler que la Transalpine est un maillon essentiel du corridor européen favorisant les échanges commerciaux est-ouest.



REMERCIEMENTS UNANIMES À FRANCK RIBOUD

Franck Riboud a souhaité quitter son mandat de Président au sein du Comité pour la Transalpine après huit années d'engagement, le projet entrant dans une nouvelle phase. Grand capitaine d'industrie, à la présidence d'un groupe industriel mondial, soucieux de l'avenir de la France, il a souhaité apporter sa contribution à ce grand projet stratégique. "Pleinement engagé, il a su faire preuve de persévérance, de force de conviction et de capacité à fédérer les énergies, notamment au sein du monde écono-

mique. Il a ainsi contribué à plusieurs avancées significatives qui ont jalonné l'histoire du Lyon-Turin et permis que ce grand projet devienne un grand chantier" a tenu à souligner son successeur Jacques Gounon, le nouveau Président élu fin septembre à l'unanimité du Conseil d'administration. Lequel s'associe à toute l'équipe du Comité pour la Transalpine pour remercier chaleureusement et amicalement Franck Riboud pour son implication.



UN NOUVEAU DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL POUR LE COMITÉ POUR LA TRANSALPINE

Depuis le 1^{er} décembre, Stéphane Guggino, 45 ans, a pris le relais de Bruno Chiaverini qui a rejoint les services de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Diplômé de l'École des Hautes Études en Sciences de l'Information et de la Communication (CELSA - Paris IV Sorbonne) et titulaire d'un master en "Lobbying et relations internationales", Stéphane Guggino était auparavant Directeur de la Communication de la

Chambre de Commerce et d'Industrie de région Rhône-Alpes, après avoir piloté la communication de grandes collectivités locales. Spécialiste de la promotion de l'attractivité économique des territoires et de la communication sur les grands projets, sa mission sera de prolonger et d'amplifier le travail entrepris depuis des années par le Comité pour la Transalpine.

ÉDITO

"COMME EUROTUNNEL, UNE INFRASTRUCTURE TELLE QUE LE LYON-TURIN, EST UNE OPPORTUNITÉ POUR DOPER LA CROISSANCE DE NOS ÉCONOMIES"

JACQUES GOUNON

Président du Comité pour la Transalpine
PDG du Groupe Eurotunnel

En septembre, vous avez été élu Président du Comité pour la Transalpine, pour prendre le relais de Franck Riboud après huit années d'exercice. Quelles sont vos motivations ?

C'est d'abord un honneur de succéder à Franck Riboud, qui lui-même succédait à des personnalités éminentes comme Raymond Barre et Pierre Dumas. C'est aussi une exigence compte tenu du formidable travail réalisé par Franck Riboud, François Lépine et Bruno Chiaverini, de l'enthousiasme et de la qualité des membres de la Transalpine.

Ma motivation est simple : poursuivre sur la voie engagée, pour que la France participe pleinement à la **compétition qui se joue avec la Suisse et l'Allemagne**, au niveau de la circulation des biens et des personnes, de la création de richesses et d'emplois. Il ne faut pas prendre le risque d'un déclassement de la France et d'une perte irréversible de valeur ajoutée, tant en termes de plateformes logistiques que de présence sur les flux Atlantique-Méditerranée.

Si le projet de la liaison Transalpine Lyon-Turin a bel et bien démarré, le chemin est encore long et les obstacles restent nombreux avant sa réalisation. Quels sont vos priorités et axes d'action majeurs ?

Alors que la France a été un champion mondial du ferroviaire, notamment avec le TGV, et qu'elle est n°1 mondial des autoroutes ferroviaires avec Eurotunnel, il est de bon ton aujourd'hui de dire que le pays n'a plus les moyens d'investir dans de grandes infrastructures.

Je me porte en faux contre cette vision réductrice, alors que l'élection américaine s'est jouée en partie sur un important programme de renouvellement des infrastructures. Il faut réfléchir à long terme et trouver des moyens innovants d'investir pour assurer l'avenir de nos enfants.

En matière d'autoroute ferroviaire, il faut que **l'État établisse enfin un schéma directeur permettant de développer des flux pérennes**, dans lequel une "vraie" autoroute ferroviaire alpine ait toute sa part. S'agissant d'un projet international, **l'engagement des États est essentiel. La prochaine présidentielle est une opportunité pour sensibiliser les candidats.**

Votre élection à la présidence et les mouvements au sein de la gouvernance sont l'expression d'un nouvel élan pour le Comité. Comment entendez-vous le traduire concrètement ?

Je crois qu'il faut débattre, faire preuve de plus de pédagogie possible. **La Transalpine sera le moyen le plus respectueux de l'environnement pour traverser les Alpes et sera plus compétitive pour nos entreprises.** Les trafics futurs, comme toute offre nouvelle, n'auront rien à voir avec les trafics actuels. Leur faiblesse, qui sert de seul credo aux opposants du projet, est la conséquence d'un parcours dessiné au 19^e siècle ! Mon propos ne sera pas d'imposer mais de convaincre.

Quels enseignements tirez-vous de l'expérience Eurotunnel ?

22 ans après son inauguration, il s'agit toujours du plus long tunnel sous-marin au monde, qui voit passer 21 millions de passagers, 1,6 million de camions et 2,5 millions de voitures par an. **Cette infrastructure, avec son service d'autoroute ferroviaire, a créé son propre trafic** et fait transiter un quart des échanges entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale. Si nous avions conservé uniquement les anciens moyens de transport, le trafic et les échanges commerciaux sur le Détroit du Pas-de-Calais atteindraient la moitié de leur niveau actuel. Une infrastructure de ce type représente une opportunité à ne pas manquer pour doper la croissance de nos économies.

