

la transalpine

news

Liaison ferroviaire fret et voyageurs lyon-turin

n°11 | avril 2004

**dossier**

La liaison européenne Lyon-Turin : un accélérateur de croissance

Lors du prochain Sommet franco-italien, les chefs de gouvernement vont prendre des décisions majeures pour la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.

Pour mener à bien ce programme, le Comité pour la Transalpine en France, le Comitato Transpadana en Italie, associés à l'ensemble des acteurs économiques des deux pays, demandent que des engagements fermes soient pris **pour assurer le démarrage des travaux du "tunnel de base" sous les Alpes, dès 2006, avec la réalisation simultanée des deux galeries prévues.** Cela nécessite :

- De mettre en place d'ici 2 ans la structure opérationnelle qui assurera la réalisation du programme. Le pilote de cette opération, qui doit dès maintenant être mis en place, aura la responsabilité d'inscrire ce programme global, sur la totalité de la liaison Transalpine, dans une démarche de nature industrielle et partenariale qui favorise l'approche offre/marché.
- De lancer en France d'ici fin 2004 l'enquête DUP (déclaration d'utilité publique) et de respecter en France et en Italie le programme d'études et de travaux de reconnaissance pour permettre le lancement des travaux du "tunnel de base" dès 2006.

- D'obtenir l'accord de l'Union européenne pour un financement d'au moins 20 % du programme de traversée des Préalpes et des Alpes, y compris pour les ouvrages sous les massifs de Chartreuse et Belledonne et les ouvrages souterrains d'accès aux portes de Turin.

L'accord franco-italien du 29 janvier 2001 avait décidé la réalisation de la Transalpine Lyon-Turin. Désormais, l'acte primordial sur lequel doivent s'engager les États français et italien est **d'aboutir à la signature du traité international qui décidera des modalités de réalisation de l'ouvrage**, pour garantir une mise en service de la nouvelle liaison selon le calendrier "accélééré" que se sont fixés les États : 2012-2015.

Les membres des deux Comités français et italien ainsi que les acteurs économiques sont tout à fait conscients des capacités budgétaires des États : cependant, d'autres méthodes de financement existent, hormis le seul recours aux crédits publics. Les signataires de cette **DÉCLARATION COMMUNE** soutiennent ces autres formes de financement qui permettent une forte implication des partenaires privés aux côtés des États.

Dossier SOUTENIR

**LES TRANSPORTS POUR
BOOSTER LA CROISSANCE**

Page 2

**Consultation
LE LYON-TURIN ROULE
POUR L'EUROPE**

Page 3

**Actualité
L'URGENCE D'UN TRAITÉ
INTERNATIONAL**

Page 5

**Interview
DANIEL TARDY,
PDT DE LA FNTP**

Page 6

Déclaration commune des acteurs économiques de France et d'Italie

Soutenir les transports po

Jacques Chirac

“Cette initiative est une contribution importante à la croissance et donc à l'emploi en Europe. Elle permet d'adresser aux entreprises un signal clair sur la conviction qui est la nôtre que la croissance devrait redémarrer dans les mois qui viennent et sur notre détermination à tout faire pour faciliter cette reprise.”

12 décembre 2003 – À propos de l'adoption de “l'Initiative de croissance” par les Chefs d'États de l'Union européenne

S. Berlusconi et J-P Raffarin

“Le projet Lyon-Turin doit être inclus dans le groupe prioritaire des ouvrages destinés à relancer la croissance économique à court terme.”

5 novembre 2003 – Courrier commun adressé au Président de la Commission européenne, Romano Prodi

Pietro Lunardi

“Plus tôt les infrastructures de transport programmées seront réalisées, mieux la sécurité sera assurée. Le terrorisme agit mieux dans les situations de dispersion, de mauvaises liaisons. La garantie de mobilité est aussi une garantie de sécurité.”

Au sujet du Lyon-Turin, après les attentats du 11 mars 2004 à Madrid

Sergio Pininfarina

“Il faut désormais abolir l'idée selon laquelle la Transalpine Lyon-Turin est un ouvrage nécessitant une charge financière insupportable pour les deux États, car il faut tenir compte des contributions qui pourront l'alléger.”

19 juin 2003, devant l'Assemblée Nationale

Xavier Bezançon

“Pour comprendre la situation des provinces du nord de l'Italie, l'une des régions les plus riches d'Europe, imaginons que la Bavière soit emprisonnée par les montagnes.”

Délégué général d'EGF – Entreprises Générales de France

La Commission européenne a élaboré un plan d'actions visant à donner un coup de fouet à la croissance. Il s'agit d'accélérer les investissements parmi les 29 projets européens prioritaires de transport. Le Lyon-Turin en fait partie. Décryptage.

“Le manque d'infrastructures coûte un demi-point de croissance annuelle aux Quinze. Si aucun effort n'est réalisé, ce manque à gagner pourrait même doubler” a déclaré Loyola de Palacio, Vice-Présidente de la Commission européenne qui établit ainsi une corrélation directe entre infrastructures de transport et croissance.

Investissements + transport = croissance ? L'équation mérite quelques explications.

De fait, l'historique de la croissance des transports dans les quarante dernières années indique que la croissance économique se fait en parallèle d'une croissance forte des transports. Le phénomène semble même s'être accéléré dans les années 90 où le passage d'une économie de production délocalisée et gérée à flux tendus, a accentué le besoin en infrastructures de transport.

Le cercle vertueux du transport

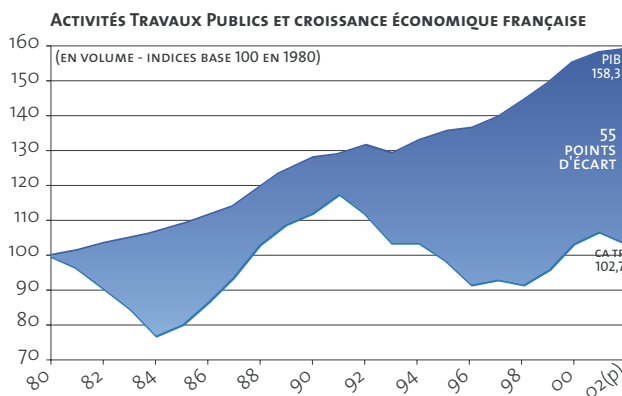
“Les transports constituent un élément moteur de la croissance. À contrario, lorsqu'ils fonctionnent mal, les transports induisent une perte de compétitivité et de plus faibles perspectives de croissance” explique Alain Baron, chargé de la cellule budget du réseau transeuropéen de transport à la Commission

européenne, preuve à l'appui. “L'accident du tunnel du Mont-Blanc a eu des impacts négatifs sur la croissance italienne. On estime qu'il a coûté 10 % de croissance au PIB de la vallée d'Aoste.” Une infrastructure simplement inadaptée coûte 0,5 % à 1 % de croissance, en raison du temps perdu dans les embouteillages ou d'une circulation médiocre, sans parler des conséquences en terme de sécurité et d'environnement.

Plusieurs arguments expliquent le “cercle vertueux”. En transportant plus vite et moins cher, les infrastructures facilitent la vie économique. La croissance ainsi générée permet de dégager des ressources financières qui seront ensuite mobilisées pour financer les infrastructures de transport. Cet argument prend toute sa pertinence dans le contexte européen.

Garantir l'attractivité du territoire

Ces dix dernières années, la “banane bleue” constituait le moteur industriel de l'Union européenne. Aujourd'hui, l'Europe se caractérise plutôt par de multiples centres régionaux, généralement périphériques. Ceux-ci rattrapent peu à peu leur retard et offrent de nouveaux débouchés mais aussi de nouvelles régions de production disposant d'avantages compétitifs. Les échanges explosent : de 1993 à 2001, les exportations de l'Union européenne vers les Pays d'Europe Centrale et Orientale ont été multipliées par 4 (passant de 30 à 127 milliards d'euros), et par 4,6 des PECO vers l'U.E. Le trafic transfrontalier devrait augmenter de 60 % d'ici 10 ans. Le rôle des infrastructures de transport est alors multiple : relier la périphérie au centre et accompagner la croissance en évitant les goulots d'étranglements. C'est ce bon maillage qui garantit l'homogénéité de l'attractivité de tous les pays qui composent une Union en pleine recomposition.



ur booster la croissance



“QUICK-START” POUR LE LYON-TURIN

Le programme “Quick-start” désigne les projets à fort impact transfrontalier, prêts à être engagés immédiatement et qui produiront des résultats positifs en terme de croissance, d’emploi et de protection de l’environnement. Les travaux devront être engagés “dans les trois années au plus tard”, c’est-à-dire d’ici 2006.

56 projets ont été choisis dans les domaines du transport (dont la liaison Transalpine Lyon-Turin pour sa section transfrontalière, le “Tunnel du Mont-Cenis”), de l’énergie, des télécommunications, de la recherche et développement. Le coût global des investissements d’ici à 2010, s’élève à 38 milliards d’euros pour les tronçons transfrontaliers-clés du réseau RTE.

Préparer la croissance de demain

Dans ce jeu européen, la France doit assurer un réseau de transports performant et fluide pour faire face à cette hausse des échanges et maintenir l’attractivité, la compétitivité du pays. Ce n’est pourtant pas la tendance actuelle : selon la Fédération nationale des travaux publics, les investissements en infrastructures de transport sont en repli, ne progressant que de 23 % depuis 1980 contre 62 % pour l’ensemble des investissements. La part du réseau ferré ne représente plus que 9 % en 2001 des investissements contre 18 % en 1990.



Bien sûr, le Lyon-Turin et plus largement les infrastructures de transport ne garantissent pas un décollage à court terme de la croissance économique européenne. Le Lyon-Turin aura un impact sur la croissance en 2020-2025 dès l’instant où le programme permettra une meilleure connexion entre les différents pays de l’Arc sud européen. L’impact immédiat sur la croissance sera perceptible mais limité au secteur du BTP impliqué dans la réalisation du programme. Selon la Commission européenne, “il s’agit de préparer les infrastructures, donc préparer la croissance de demain”.

Éviter l’éparpillement des projets

Dans ce débat, le financement des infrastructures de transport est une question clé. “Il ne faut pas se cantonner à lister les grands projets sans bouger : un jour, il faut mettre la main au porte-monnaie” souligne Alain Baron. La Commission recommande pour sa part de se concentrer sur un nombre limité d’infrastructures : “dans les années 90, on a constaté une inflation de projets avec un financement rendu impossible du fait de l’éparpillement. Aujourd’hui, il est urgent de mettre la priorité sur les projets qui ont une valeur ajoutée trans-européenne.” C’est le programme “Quick-start” de la Commission européenne.

Selon les chiffres communiqués par la FNTF, il est clair qu’une politique budgétaire maîtrisée et réorientée vers l’investissement est indispensable : pour au moins stabiliser la décade de l’engagement des administrations publiques en faveur de l’investissement en infrastructures de transport. Le développement de l’Union européenne et son bon fonctionnement en dépendent.

Consultation itinérante LE LYON-TURIN ROUTE

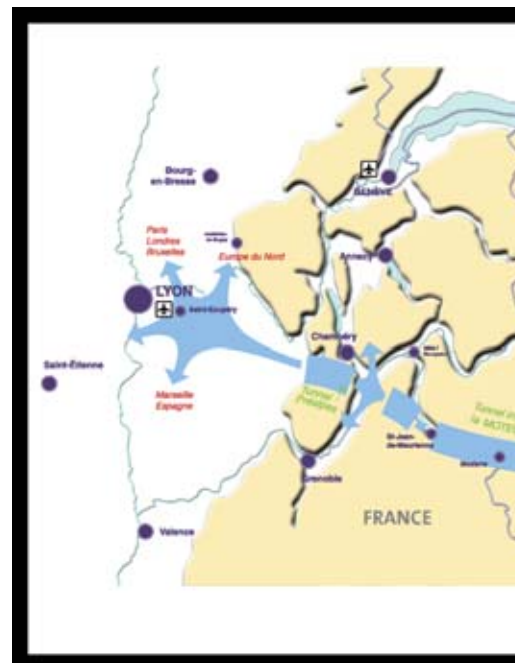
Le Comité pour la Transalpine a révisé par la liaison ferroviaire Transalpine

Tunnel sous Chartreuse ou sous Belledonne ? Pour les collectivités territoriales, les acteurs de la logistique comme les futurs riverains, la question des tracés est déterminante. Mais si le Comité pour la Transalpine a souhaité prendre part à ce débat, c’est pour replacer le programme Lyon-Turin dans son contexte, ses ambitions et ses enjeux européens. Car, si son impact sera particulièrement fort sur les principaux territoires concernés - Rhône-Alpes et Piémont - il ne peut être conçu sans une grande ambition européenne d’une politique de transport performante.

Priorité à un “tunnel de base” performant

Nul n’ignore aujourd’hui que le rôle de la Transalpine Lyon-Turin est déterminant pour l’amélioration substantielle des conditions de trafic sur tout l’Arc sud européen : il constitue la réponse aux problèmes de goulet d’étranglement à travers le massif alpin. Bol d’oxygène, le Lyon-Turin le sera, pour autant que le programme corresponde à l’ambition d’un réseau ferroviaire européen, fret et voyageurs.

Premier axe de travail : la réalisation du tunnel de base et de ses accès. Pour des questions évidentes de rentabilité et de sécurité, cet ouvrage majeur doit être réalisé à 2 tubes, pour traiter simultanément chaque sens de circulation, et cela dès sa mise en service. Les comparaisons des scénarii établis par LTF montrent que l’économie réalisée dans un



raire fret

LE POUR TOUTE L'EUROPE

pondu à la consultation menée par l'État, auprès des acteurs locaux concernés de Lyon-Turin. Gros plan sur sa contribution.

premier temps, par un scénario phasé, ne compense pas de graves inconvénients en termes d'environnement et d'exploitation. Par une mise en service de l'ouvrage dans sa configuration définitive dès l'origine, le tunnel de base aura une fonction "d'aspirateur à haute capacité", seule réponse efficace pour un rééquilibrage nécessaire des modes routiers et ferroviaires. La politique du petit pas, consistant à réaliser au fur et à mesure les accès, quitte à buter indéfiniment sur la barrière alpine, ou simplement à retarder le maillon central, ne permettra jamais la réalisation d'une véritable liaison européenne.

Le mariage des flux marchandises et voyageurs

Deuxième axe clé : savoir marier les différents trafics. Les choix techniques, qui déterminent les itinéraires fret et voyageurs, doivent garantir une mise en réseau satisfaisante. À l'est vers l'Italie, via la poursuite du réseau RTE. À l'ouest, via le contournement fret de Lyon et une connexion au TGV Paris Méditerranée, à la Magistrale Éco-fret, au futur TGV Rhin-Rhône, aux trafics marchandises et voyageurs en provenance notamment d'Espagne, de Marseille et son port. Il s'agit aussi d'absorber un trafic de fret et de transport combiné de très haute capacité, avec pourquoi pas, une véritable autoroute ferroviaire sous les Alpes, à l'image des navettes Eurotunnel. Les choix techniques faits aujourd'hui, notamment en matière de gabarit des ouvrages, seront à cet égard irréversibles. Irréversibles aussi, les décisions prises concernant le tracé "voyageurs" qu'il convient de replacer dans son contexte européen. La liaison Transalpine

Lyon-Turin doit garantir aux trafics voyageurs internationaux un accès aisé aux principales villes de Rhône-Alpes, en assurant un véritable maillage pour les dessertes de la région en TER, TERGV, TGV : les gains en temps de parcours seront une révolution en faveur de la mobilité.

Une clé de la réussite du Lyon-Turin consiste sans doute à privilégier la meilleure conjugaison entre les trafics "voyageurs et marchandises". C'est une évidence pour la réalisation du tunnel de base, et ce, dès sa mise en service. Pour les accès français au tunnel de base, cette conjugaison optimale, voire la mixité des lignes, se justifie pour des questions de rentabilité, de sécurité, d'optimisation de l'exploitation pour accompagner la forte montée en charge du trafic ferroviaire projeté.



Décider de ne pas retarder

L'heure des choix est, une fois de plus, arrivée. Une décision ministérielle est attendue prochainement, suite à la consultation. L'optimisation des accès français sera certainement un élément crucial, car l'ambition de la haute capacité ne peut être remise en question, et l'acceptabilité du programme est essentielle, pour tous les acteurs du programme : futurs utilisateurs, habitants des pré-Alpes et des Alpes, financeurs, collectivités territoriales, acteurs économiques.

Aussi importante la question des tracés soit-elle, la liaison Transalpine Lyon-Turin se justifie avant tout comme le maillon manquant d'un schéma européen de grands flux (économiques, culturels, touristiques...) qu'ils soient terrestres ou d'ailleurs maritimes. Maillon évidemment nécessaire aussi pour l'équilibre de l'Europe, l'environnement des Alpes et la sécurité des trafics. Si l'heure des choix est bien arrivée, il est aussi majeur de "décider de ne pas retarder", et donc conserver le cap choisi par les chefs d'État, français et italien, d'une mise en service au plus tard en 2015.

La Région Piémont : 100 millions d'Euros pour le Lyon-Turin

La Région Piémont est prête à investir 100 millions d'euros pour la réalisation de la ligne à grande vitesse transalpine Lyon-Turin. Le Président Enzo Ghigo a expliqué début mars : "Notre investissement a pour objectif de permettre de boucler le financement du projet et lancer les travaux". Deux enseignements majeurs sont à relever.

Premièrement, le Président Ghigo a sollicité dans son initiative d'autres Régions intéressées par la réalisation du Corridor V : la Lombardie, Vénétie, Frioul, Ligurie, Val d'Aoste. La Transalpine Lyon-Turin intéresse toute la Transpadana, ce n'est pas un maillon local, mais bien un enjeu économique majeur pour le sud de l'Europe. Pour les acteurs locaux, il ne s'agit pas seulement de regarder les trains passer : "En échange de notre financement, nous demandons à devenir actionnaires de la société qui devra gérer le tunnel international. Actions qui donneront droit à un pourcentage sur des péages pour, au final, récupérer l'investissement". Les acteurs locaux démontrent concrètement, par leur engagement, qu'une rentabilité est possible et qu'ils feront tout pour accentuer la performance de l'ouvrage.

Deuxième enseignement : de part et d'autre des Alpes, les collectivités territoriales cherchent, chacune à leur façon, à pousser les gouvernements. Apprenant l'engagement du Piémont, la Région Rhône-Alpes s'en est félicitée, rappelant la décision prise en 2002 avec le gouvernement français, d'apporter 416 millions d'euros pour la partie française du Lyon-Turin, en complément d'autres contributions de collectivités territoriales de Rhône-Alpes. Plus récemment encore, la Région Rhône-Alpes a décidé d'avancer la part de l'État pour financer les études de l'itinéraire fret de la partie française pour activer sa réalisation. Reste aux deux gouvernements, avec ces messages répétés des acteurs locaux, à ne plus retarder les décisions et tenir le cap d'un programme performant, à démarrer rapidement.



Livre Blanc de la Transalpine

“L’heure des choix”. C’est ainsi que la Commission européenne avait titré, en septembre 2001, son Livre Blanc sur les transports en Europe. Le Comité pour la Transalpine vient d’éditer son Livre Blanc, parce que le temps du choix est arrivé pour le programme Lyon-Turin. Rappelant l’origine du projet et ses enjeux fondamentaux, cet ouvrage est destiné à contribuer, par son argumentaire détaillé, à la réalisation d’un programme Lyon-Turin réaliste, performant. Une synthèse en italien et en anglais est également disponible en version papier et téléchargeable sur le nouveau site Internet du Comité pour la Transalpine : www.transalpine.com.

Le parlement européen veut modifier la liste des projets prioritaires

La commission parlementaire des Transports propose de modifier certains projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport. Le rapport contient plusieurs amendements à la liste des 29 projets recensés par la Commission européenne. Parmi ces amendements : l’extension du projet n°6 d’axe ferroviaire Lyon-Trieste / Koper-Ljubljana-Budapest-frontière ukrainienne, notamment pour y inclure une liaison ferroviaire Vienne-Graz-Ljubljana / Villach-Koper / Trieste. Une nouvelle fois cet axe est-ouest, au sud de l’Arc alpin, voit son importance renforcée pour permettre l’équilibre d’une Europe qui s’élargit.

5^{ème} édition du RAID HANNIBAL LYON-TURIN

À l’initiative du Comité pour la Transalpine, le Raid Hannibal est organisé par les étudiants de l’E.M. Lyon, pour promouvoir la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin en favorisant le rapprochement des régions Rhône-Alpes et Piémont. La 5^{ème} édition de ce raid transalpin se déroulera du 20 au 23 mai 2004. Les épreuves sportives (VTT, trekking, canoë, course d’orientation, etc...) sont ouvertes aux étudiants et aux entreprises. Rendez-vous le jeudi 20 mai place Bellecour à Lyon pour le grand départ, des animations se dérouleront tout au long de la journée !

Actualité

L’URGENCE D’UN TRAITÉ INTERNATIONAL

En fin d’année 2003, la liaison européenne Transalpine Lyon-Turin a de nouveau fait la une de l’actualité. Le CIADT (Comité Interministériel pour l’Aménagement et le Développement du Territoire) a fait couler beaucoup d’encre. Mais pour quelles décisions réelles ?

En quelques semaines, à Bruxelles, des avancées significatives ont été enregistrées : révision de la liste des 29 projets prioritaires, engagement de “l’Initiative de croissance” permettant d’intégrer la Transalpine Lyon-Turin dans la liste des projets à démarrer d’ici 2006, décision d’un cofinancement incitatif de l’Union européenne à hauteur de 20 % prise par les Ministres des Transports de l’Union et les Ministres de l’Économie et des Finances...

En France, fin 2003, les conclusions du CIADT ont semblé globalement positives, le gouvernement donnant le sentiment de vouloir franchir de nouvelles étapes. Après une nouvelle confirmation de l’intérêt de la liaison, de nombreuses décisions ont été prises : assurances sur le calendrier de travail, respect des délais, mise en place de crédits pour la poursuite de la modernisation de la ligne historique, approbation de l’avant-projet sommaire, engagement d’une négociation avec les Italiens sur la répartition des coûts, lancement d’une procédure grand chantier. Pour être plus opérationnel et initier un nouvel équilibre rail-route, une augmentation de 5 % par an pendant trois ans du niveau des péages pour la traversée des Alpes a été envisagée, ainsi qu’une interdiction de la traversée des tunnels routiers aux transports de marchandises dangereuses.

L’espoir renaît avec l’Agence de financement

Ce n’est toutefois pas cette série de préconisations, plus que de réelles décisions, qui permet au Lyon-Turin de franchir une étape majeure. Ni l’inscription de la liaison Transalpine dans la liste des quelques projets à “réaliser ou à engager d’ici 2012”. La véritable avancée du CIADT semble plutôt l’annonce de la création d’une Agence de financement des infrastructures de transport, disposant de véritables moyens.

Reste moins d’une année pour rendre concret ce nouvel outil, dont quelques aspects restent obscurs et seront révélateurs d’une volonté politique réelle en faveur des grands projets d’infrastructures. Cette agence serait financée en partie par l’État, à hauteur de 7,5 milliards d’euros, sur un total de 20 milliards d’euros d’infrastructures financés d’ici 2012. Quelle sera la part des autres financeurs ? Le Lyon-Turin comptera-t-il pour portion congrue dans ce schéma ? Sera-t-il au contraire le symbole d’une politique ambitieuse voulant avancer à marche forcée vers l’aboutissement rapide des projets ? Autant de réponses encore attendues !

Le Ministre des Transports s’est déclaré favorable à la proposition de la FNTP, selon laquelle les Régions siègeront au Conseil d’Administration de l’Agence de financement : celles-ci montreront clairement et concrètement, par des apports

financiers conséquents, leur volonté que de nouvelles étapes soient franchies. Bientôt, nous devrions savoir si 2006 est pour le Lyon-Turin le démarrage véritable des travaux : c’est ce que demandent tous les acteurs locaux, politiques, économiques. Et non pas 2006 : démarrage d’une nouvelle phase d’études ou de consultation d’entreprises, pour des travaux éventuels... repoussés à 2010. Le contenu détaillé de la liste des projets financés par cette Agence de financement devra nous apprendre rapidement la volonté réelle d’œuvrer enfin pour le chantier du Lyon-Turin.

Une forte attente des Italiens

Nos partenaires italiens espéraient ne pas être déçus par les conclusions du CIADT : la promesse d’avancées significatives et de décisions prises ensemble, par les deux chefs de gouvernement dès le début de l’année 2004, a suscité un vif intérêt. Or, la rencontre entre MM. Raffarin et Berlusconi, annoncée préalablement le 17 février puis décalée début mars et reportée à nouveau, montre la difficulté d’aboutir sur la répartition du financement du programme. La presse italienne, toujours très mobilisée sur le Lyon-Turin, s’est faite l’écho d’insatisfaction, “la France peine à trouver un milliard d’euros pour le Lyon-Turin”. Le Ministre italien des Transports a dû calmer le jeu.

Vers une signature à court terme du traité international

La décision de réaliser les deux tubes du tunnel de base dans l’immédiat, plutôt qu’un programme phasé, n’est toujours pas prise. Comment les différents partenaires, publics et privés, vont-ils être associés au projet pour l’optimiser, si cette décision aussi fondamentale pour l’efficacité et la rentabilité du projet n’est pas prise ? L’acte primordial sur lequel doivent maintenant s’engager les États est d’aboutir à la signature du traité international qui décidera des modalités de réalisation de l’ouvrage. Tant qu’un objectif de signature à court terme de ce traité ne sera pas décidé, les études lourdes pourront se poursuivre, mais les choix fondamentaux ne seront pas faits.

L’Europe marque régulièrement son impatience, les habitants des Alpes aussi. Mais le risque réel de marginalisation du Sud de l’Europe ne doit-il pas être traité en urgence ? L’absence de décision politique ces derniers mois a donné l’image d’une France qui “freine des quatre fers”, là où les Italiens semblent avoir pris un tour d’avance. Sergio Pininfarina, co-Président de la Commission intergouvernementale, s’en fait lui-même l’écho : “La mise en balance de ses avantages et inconvénients démontre la nécessité de réaliser au plus tôt cet ouvrage.”



interview

“Il faut lancer au plus vite de grands chantiers prioritaires pour accroître la compétitivité de l’Europe”

La communauté européenne vient de réaffirmer le caractère prioritaire de la liaison ferroviaire Lyon-Turin. En quoi le défi d’élargissement de l’Union européenne renforce-t-il son intérêt ?

D.T. : Le centre de gravité européen va se déplacer vers l’est et les échanges avec les nouveaux pays adhérents vont encore s’accélérer au cours des prochaines années. De nouvelles infrastructures deviennent donc urgentes pour faire face à la saturation des réseaux de transport ; la liaison ferroviaire Lyon-Turin apporte une réponse adaptée à cette saturation et propose un mode alternatif aux liaisons routières actuelles. Maillon manquant d’un axe est-ouest, cette traversée à grande vitesse des Alpes doit de plus s’inscrire dans le cadre plus large de la réalisation d’un réseau trans-européen : c’est en créant des liaisons structurantes avec les nouveaux membres de l’UE mais aussi en augmentant la cohésion du “noyau dur” européen, qu’intégration et croissance économique seront au rendez-vous.

Pourquoi engager, en Europe, un programme de relance de la croissance par l’engagement rapide de grands chantiers ?

D.T. : La politique européenne de grands chantiers n’est pas une simple relance keynésienne, c’est-à-dire de pure dépense. En effet, un projet



M. Daniel Tardy
Président de la
Fédération Nationale
des Travaux Publics

comme le Lyon-Turin renforce l’attractivité des territoires en désenclavant certaines régions et permet d’attirer de nouveaux investisseurs. Les infrastructures forment ainsi une des bases du développement économique en facilitant le transport de marchandises et en rapprochant les hommes et les entreprises. Si l’Europe veut accroître sa compétitivité et saisir les opportunités qui naissent de l’élargissement, il faut lancer au plus vite de grands chantiers prioritaires.

“Une participation privée de l’ordre de 20 % correspond à la rémunération que l’investisseur peut attendre de l’usage de l’infrastructure”

L’une des conditions de réussite du Lyon-Turin réside dans la capacité à mettre en œuvre un partenariat public/privé performant. Quels peuvent être les apports des acteurs privés ?

D.T. : Le Lyon-Turin figure dans la liste des infrastructures prioritaires dressée par la Commission européenne. Toutefois, les ressources font encore défaut pour mener l’ensemble des projets, dont le coût est estimé à 220 Mds d’euros d’ici 2020. C’est pourquoi il faut mettre en œuvre de nouveaux modes de financement : le partenariat public-privé (PPP) paraît à ce titre prometteur. On sait qu’une participation publique suffisante a un effet incitatif sur l’investissement privé. Aux côtés de fonds européens dont le niveau devrait bientôt augmenter, une participation privée de l’ordre de 20 % du coût de certains projets semble correspondre à la rémunération que l’investisseur peut attendre de l’usage de l’infrastructure.

hommage

Pierre Dumas et Michel Fiquet

Ils nous ont quittés à quelques mois d’intervalle, au début et à la fin de cet hiver. L’un et l’autre auront joué un rôle considérable dans l’histoire de la liaison transalpine ; le premier de façon constante et visible, le second de façon beaucoup plus discrète, tous les deux de la manière la plus désintéressée qui soit. Pierre, parce qu’il a toujours su s’atteler aux projets les plus ambitieux et à “large rayon” géographique et temporel, soucieux de préparer l’avenir des générations qui le suivraient ; Michel, parce qu’il avait voulu, après une brillante carrière internationale, donner bénévolement de son temps et de son énergie à un projet qu’il jugeait indispensable pour le positionnement européen de sa région, avec la passion d’un jeune homme et la rigueur de l’homme d’entreprise. Ils sont partis, supportant sans faillir de vraies souffrances physiques, mais tous deux, dans leur pleine intégrité intellectuelle. Personne, dans l’équipe de Transalpes ou du Comité, n’oubliera leur capacité d’écoute et leur chaleureuse politesse mais aussi leur fermeté, dès lors qu’ils sentaient le combat juste, et parfois leurs “coups de gueule”, Michel en faisant monter les aigus, Pierre avec des mots assassins dits avec beaucoup d’urbanité ! Pierre et Michel, je mesure la chance d’avoir partagé avec vous un long chemin de vie et d’avoir beaucoup appris à vos côtés. Si le Paradis existe, je suis sûr, Pierre, que vous dirigez avec maîtrise les débats et que vous arrivez toujours à faire naître le consensus ; et probablement avez-vous déjà imaginé une structure partenariale pour concevoir, financer et mettre “en service” un immense pont entre le Paradis et le Purgatoire – mais qui est le Privé, qui est le Public?! – Et toi, Michel, tu as sûrement converti si j’ose dire tous les anges à l’Internet et, après avoir dressé le tableau synoptique des lieux, tu dois livrer ta revue de presse, toi qui ne supporte pas que quelqu’un soit moins informé qu’un autre. Vous, nos deux grands frères, continuez à nous ramener à la réalité et à la vérité, à l’humilité et à la ténacité, quatre vertus cardinales, indispensables à la réussite des grands projets et, pourtant, bien oubliées ! Je finirai donc par cette phrase que Michel aimait à rappeler et qui ressemble tant à Pierre : “It’s amazing how much you can achieve as long as you don’t ask for the credit of it”...

Michel Rivoire

