

la transalpine

news

Liaison ferroviaire fret et voyageurs Lyon-turin

n°12 | juillet 2004

dossier

La liaison Transalpine Lyon-Turin sur la bonne voie



M. Jacques LAMBERT
Président Directeur Général de
Lambert & Valette / groupe Heppner
Président de l'Alliance Logistique -
Région Urbaine Lyon

interview

“Transporteurs et logisticiens doivent être représentés dans les grandes instances décisionnelles”

La liaison ferroviaire Transalpine Lyon-Turin sera au cœur d'un réseau européen de grands flux de marchandises. Quel est l'enjeu de ce réseau ?

Les transporteurs et logisticiens sont les futurs utilisateurs de la Transalpine Lyon-Turin. Comment les associer à la définition du projet ?

J.L. : Cette liaison devrait drainer une grande partie des trafics de l'Arc Sud Européen, de la péninsule ibérique aux pays de l'Europe de l'Est. Il s'agit bien d'un projet vital pour le développement des échanges de l'Europe du Sud car, sans cette réalisation, l'Europe du Nord monopoliserait l'ensemble des grands flux européens, et le Sud précipiterait lentement. D'importants flux mondiaux de fret touchant les ports de la Méditerranée et de l'Atlantique, il est du plus grand intérêt de connecter efficacement ces flux avec "l'Hinterland". Il s'agit donc bien de la croissance de toute cette partie sud de l'Europe qui affiche des régions extrêmement dynamiques comme la Catalogne, Rhône-Alpes, PACA, Piémont, Lombardie. En ce sens, l'enjeu du Lyon-Turin est bien celui du développement de tout l'ensemble de l'économie française et italienne. Enfin, cette question reste fondamentale car elle concerne l'aménagement du territoire de plusieurs régions et en particulier de l'implantation de plateformes logistiques.

J.L. : C'est bien là un point essentiel car le "monde économique", dont font partie bien sûr les logisticiens et transporteurs, est finalement aujourd'hui peu associé à la conception de ce projet, excepté, il faut bien le reconnaître, par le Comité pour la Transalpine. Il faudrait que les institutions publiques et l'Etat admettent qu'il y a de l'intérêt général d'associer les utilisateurs à un tel projet. Etre reconnu par le Comité pour la Transalpine montre déjà une réelle approche partenariale puisque y travaillent ensemble les mondes politique et

Les utilisateurs doivent s'engager à exploiter un véritable service "d'autoroute ferroviaire"

économique. Mais pourquoi ne pas être officiellement représenté, sur ce projet précis, dans des instances décisionnelles telles que la C.I.G., L.T.F. ? Mais ce principe n'est pas encore un usage dans notre gouvernance très centralisée, alors que, j'en suis persuadé, de grands chargeurs seraient sans doute prêts à s'impliquer.

••• suite page 5

brèves

Forte mobilisation des acteurs locaux

Le Comité pour la Transalpine a multiplié ces derniers mois les actions communes, aux côtés du Comitato Transpadana, pour réclamer auprès des gouvernements français et italien l'aboutissement de la liaison européenne transalpine Lyon-Turin et le démarrage en 2006 des travaux du "tunnel de base". Après la "déclaration commune des acteurs économiques de France et d'Italie", dont le Comité a été l'initiateur (voir news n°11), deux autres documents solennels ont été signés. Ainsi le Comité pour la Transalpine a été étroitement associé aux "Déclarations des collectivités territoriales" pour l'engagement rapide de la liaison transalpine Lyon-Turin et de l'intégralité de la Transpadana (liaison ferroviaire Lyon-Milan-Ljubljana), signées à l'initiative de la Région Rhône-Alpes respectivement le 29 avril 2004 et le 19 avril 2004. Lors de ces deux moments solennels, le Comité a ainsi incarné l'engagement du monde économique en faveur du projet Lyon-Turin, et a rappelé l'exigence d'une véritable dynamique franco-italienne pour aboutir.

20 % de l'Europe : la décision est prise !

Extrait du règlement du 21 avril 2004, modifiant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens : "Le montant total du concours communautaire peut atteindre 20 % du coût total des investissements, dans les cas suivants : (...) les tronçons des projets d'intérêt européen (...) (sous réserve qu'ils soient lancés avant 2010), qui visent à supprimer les goulets d'étranglements et/ou à achever des tronçons manquants, si ces tronçons se distinguent par leur caractère transfrontalier ou par le franchissement d'obstacles naturels, et contribuent à l'intégration du marché intérieur dans une Communauté élargie, favorisent la sécurité, assurent l'interopérabilité des réseaux nationaux et/ou contribuent fortement à réduire les déséquilibres entre les modes de transport, en faveur de ceux qui sont les plus respectueux de l'environnement."



Economie RHÔNE-ALPES / PIÉMONT : UNE GRANDE FAMILLE

Le Lyon-Turin synonyme de croissance et de dynamisme économique ? A n'en pas douter pour la Région Rhône-Alpes et le Piémont dont les structures économiques entretiennent de nombreuses similitudes. Gros plan sur ces deux régions.

Proches géographiquement bien que séparées par la barrière alpine, ces régions sont assez dissemblables sur le plan démographique : le Piémont est plus densément peuplé que Rhône-Alpes (169 habitants au km² contre 129), avec une concentration de population particulièrement importante dans la ville de Turin. Par ailleurs, leurs structures de population sont assez différentes : le Piémont est une région âgée qui perd des habitants alors que Rhône-Alpes se distingue par une relative jeunesse et une croissance démographique parmi les plus élevées des régions françaises.

Un taux de chômage plus faible

Sur le plan économique, Rhône-Alpes et Piémont ont en revanche davantage de points communs, dans leur structure comme dans leur tissu. Premier point de convergence et non des moindres : un produit intérieur brut (PIB) par habitant similaire dans les deux régions. Celles-ci affichent un PIB par habitant supérieur aux moyennes nationales, atteignant respectivement les 23 096 € par habitant en Rhône-Alpes et 22 445 € par habitant en Piémont. Outre cette richesse et ce dynamisme économique, les deux régions se caractérisent également par un taux de chômage plus faible que celui de leurs pays respectifs, 6,7 % en Piémont (contre une moyenne de 10,8 % au niveau national) et 8,6 % en Rhône-Alpes (pour une moyenne nationale de 9,6 %).

Une structure économique semblable

Semblables dans leurs grands indicateurs économiques, Rhône-Alpes et Piémont ont par ailleurs une structure économique proche. De part et

d'autre de la frontière, l'industrie tient encore une place importante, notamment dans le Piémont où le secteur secondaire regroupe 40 % des emplois contre 30 % en Rhône-Alpes. De nombreux échanges sont à attendre dans ce domaine. Généraliste en Rhône-Alpes, le secteur secondaire en Piémont est plutôt spécialisé dans les secteurs de l'automobile et autres moyens de transport, mais aussi du textile, des produits de la métallurgie et des produits de biens de consommation. Autre point d'accord : les deux régions investissent notablement en recherche et technologie, Rhône-Alpes investissant 2,37 % de son PIB contre 1,71 % pour le Piémont en R&D.

Régions voisines, régions cousines

Territoires dotés de fonctionnements administratifs assez différents, on peut aussi remarquer de part et d'autre des Alpes des préoccupations communes en matière d'environnement, de fonctionnement décentralisé (plus avancé en Italie qu'en France) et un souhait partagé de développer l'intercommunalité selon une ampleur et des calendriers différents mais avec des objectifs communs.

A n'en pas douter, la France et l'Italie ont une histoire à écrire ensemble. "Le Lyon-Turin est le principal dossier économique en cours entre la France et l'Italie" déclarait récemment à ce propos le Ministre français des Affaires étrangères, Michel Barnier. Parce qu'il constitue un trait d'union entre deux régions d'Europe séparées certes par une barrière naturelle mais à la structure économique proche. Et parce qu'il donne accès à d'autres régions, elles aussi parmi les plus dynamiques d'Europe.

ces entreprises - et leurs clients - à utiliser ce nouveau mode de transport en l'adaptant à leurs besoins et en facilitant l'accès au "système" sous différents aspects, qu'ils soient commerciaux, techniques, voire même financiers. Des syndicats professionnels soutiennent cette utilisation même si certains avaient prôné un système différent - à mon sens plus complémentaire que concurrent - avec l'utilisation de wagons à petites roues au départ de la région lyonnaise.

Maintenant que cette offre existe - même si elle ne constitue pas forcément le choix idéal - il faut se mobiliser pour la faire fonctionner de manière efficace et au moindre coût. Il est essentiel en effet que cette expérimentation réussisse même si, encore une fois, elle n'engage pas objectivement l'avenir du projet de la Transalpine. Même s'il existe certains freins à l'utilisation du système Modalhor, n'en négligeons pas les atouts à un moment où la SNCF semble prête à développer des efforts pour se rapprocher des besoins des utilisateurs.

Jean-Luc Bernard
Secrétaire Général Alliance Logistique -
Région Urbaine de Lyon

pement qui est limité jusqu'en 2006-2007. Par contre, il faut bien admettre que le futur service devra répondre aux attentes des chargeurs et des transporteurs aussi bien sur le plan de la régularité, de la capacité, des questions sociales (temps de conduite) et des coûts. Au-delà d'une participation à des comités de réflexion, la prochaine étape serait d'aboutir à l'engagement des utilisateurs dans l'exploitation de ces services.

brèves

Forum de dialogue franco-italien

La première édition du Forum de dialogue franco-italien s'est tenue le 29 avril dernier, à Turin. Elle répondait à une demande du Président Jacques Chirac et du Président du Conseil italien Silvio Berlusconi, visant à favoriser la connaissance réciproque entre sociétés française et italienne. Pour l'inauguration de ce forum, le ministre italien des Affaires étrangères Franco Frattini a accueilli son homologue Michel Barnier, et encouragé "les entreprises italiennes à un échange toujours plus intense avec la France". Réunion de très haut niveau rassemblant quelques acteurs de la société civile des deux pays, ce forum a permis d'engager un travail sur différentes thématiques en vue du sommet franco-italien de début juillet. L'un des ateliers, présidé par Sergio Pininfarina, concernait "les grands réseaux : la France et l'Italie dans la grande Europe", dans lequel la liaison Transalpine Lyon-Turin a été largement évoquée.

Ce forum de dialogue devient ainsi un acte concret pour renforcer la connaissance réciproque et garantir la qualité des relations binationales. Nul doute que cette initiative contribuera à favoriser la réalisation de la liaison européenne transalpine, nouvel axe de richesse économique et culturelle au sud de l'arc alpin.

Un grand pas au Brenner

L'Italie et l'Autriche viennent de signer l'accord bilatéral pour la réalisation du tunnel de "base" du Brenner, ouvrant ainsi la voie à l'achèvement du projet, ce dont s'est félicitée la Vice-Présidente de la Commission européenne, Loyola de Palacio : "c'est une date marquante dans la réalisation d'un des grands ouvrages prioritaires du réseau transeuropéen de transport à travers les Alpes". Le traité fixe à 2015 la date d'achèvement, montrant ainsi la volonté des Etats concernés de tenir un objectif à la fois ambitieux et réaliste.



Modalhor... l'expérimentation Lyon/Turin

D'après les statistiques communiquées par la SNCF elle-même, l'expérimentation de ferroutage en cours sur le tracé Aiton/Orbassano réservée aux camions-citernes ne connaît pas, en termes de trafic, le succès espéré. C'est un fait indéniable mais il faut néanmoins se garder d'en tirer des conclusions définitives sur le ferroutage transalpin. Il ne faut pas oublier en particulier que cette expérimentation est réservée exclusivement aux camions-citernes et ne concerne donc qu'un faible pourcentage du trafic routier. En fait, seules six ou sept entreprises nationales sont spécialisées sur ce type de transport et sur cette destination. Il faut donc encourager

interview ••• suite de la page 1

Une expérimentation de ferroutage à travers les Alpes est en cours. Comment accompagner son développement pour réussir un véritable service "d'autoroute ferroviaire" ?

J.L. : J'entends quotidiennement parler de cette expérimentation mais j'insiste sur le fait que seuls des camions citernes correspondant à certaines normes sont intéressés à ce projet. Il est donc difficile aujourd'hui d'accompagner un dévelop-

actualité
cette page 4

Modalhor
GARDONS LE CAP DE L'AUTOROUTE
FERROVIAIRE

Plus tenace, tu gagnes !

C'est l'histoire d'un petit bonhomme, responsable de la bonne marche des voitures au garage du Conseil Régional Rhône-Alpes. Pour beaucoup, faire correctement son boulot, ça suffit. Eh bien, non, pour Michel Madeira, qui n'a pas trente six générations de Rhonalpains dans sa famille, l'amour de sa région, la soif de s'ouvrir aux autres et de découvrir d'autres univers le font s'intéresser à ce qui bouge, à ce qui projette dans le temps ou dans l'espace. Après la campagne, hélas avortée des Jeux Olympiques 2004 en Rhône-Alpes, il se passionne pour le projet du Raid Hannibal. Pour la première édition, en 2000, il aurait pu choisir d'être logisticien-chauffeur. Non, il court, il grimpe, il saute, il dévale, sans méthode ni préparation mais avec enthousiasme... Et il comprend, que s'il veut faire gagner l'équipe dont il devient le leader, il faut être aussi préparateur et organisateur.

Tout ça sans perdre une once de modestie et de discrétion, car il sait que les grandes choses se réussissent à plusieurs... Année après année, ils progressent, d'autant plus vite que le nombre d'équipes augmente et qu'il y a de sacrés "clients", n'est-ce pas les Savoyards ! Cette année, Michel Madeira était le doyen des participants, et avec l'équipe de la Transalpine, son "équipe" - fidélité oblige - ils ont fini second, à quelques minutes des universitaires de la Transalpine. Là où il y a la volonté ou la ténacité... diraient Sénèque ou Churchill ! Tant qu'il y aura des petits bonhommes comme toi Michel, je dirai simplement que la vie est belle à vivre. Merci ! Le Comité pour la Transalpine remercie ses deux équipes qui ont forgé l'admiration, toutes catégories confondues. En effet, elles ont terminé :
 • Equipe Transalpine - Savoie Technolac : 1^{er} au classement général final,
 • Equipe Comité pour la Transalpine : 2^{ème} au classement général final, sur un total de 40 équipes. A noter aussi la très bonne 11^{ème} place de l'équipe AS Mérieux - Calasys - Transalpine, à laquelle le Comité s'était aussi associé.

Michel Rivoire
 Initiateur du Raid Hannibal,
 membre fondateur du Comité
 pour la Transalpine

dossier Memorandum franco-italien

La liaison Transalpine Lyon-Turin sur la bonne voie

Acte symbolique, la signature par l'Italie et la France d'un memorandum sur le financement de la liaison Transalpine Lyon-Turin est une étape importante qui engage et encadre la participation des deux États. Des décisions importantes restent à prendre pour pouvoir entamer les travaux dès 2006.

Événement tant attendu, la rencontre entre les chefs de gouvernement français et italien, Jean-Pierre Raffarin et Silvio Berlusconi, a débouché sur la signature en mai dernier d'un memorandum. Fortement médiatisé, ce texte comporte quelques décisions très positives qui font avancer le projet et nous rapprochent de sa mise en œuvre concrète. S'il engage de manière explicite les États "à mener conjointement une politique forte visant à favoriser le report modal du transport des marchandises de la route vers le fer", le memorandum apporte surtout à Bruxelles la détermination tant attendue de la France et de l'Italie à réaliser cette liaison ferroviaire.

Accord franco-italien sur le financement

Aujourd'hui, les deux pays s'accordent sur la prise en charge financière du projet et la répartition des coûts. Il est désormais acquis que le financement des parties nationales reste à la charge des pays où ces infrastructures doivent être réalisées, ce qui clarifie le débat et doit conduire chaque pays à prendre ses responsabilités. On notera au passage que le tunnel de base apparaît dans le memorandum comme un ouvrage à deux tubes. Le Comité pour la Transalpine s'en félicite, lui qui milite depuis de nombreux mois pour la réalisation de ce tunnel à deux tubes dans son intégralité à l'exclusion

de tout autre scénario phasé ! Les études l'ont montré, seule cette solution peut assurer l'efficacité économique, la fiabilité et la sécurité d'exploitation du programme.

Véritable avancée, le memorandum laisse cependant quelques points en suspens qui méritent explications. Premier point : la participation de l'Union européenne au financement du projet est retenue à hauteur de 20 %. L'objectif poursuivi par les ministres italien et français est de "maximiser la contribution de l'Union européenne au financement de l'ouvrage (...) et minimiser le poids de l'investissement sur leurs finances publiques respectives". Or, c'est bien aux États, à la suite de l'initiative de croissance, de soutenir financièrement la mise en place par l'Union d'un budget RTE-T véritablement incitatif. La balle est donc bien dans le camp des États et non de Bruxelles : la Commission européenne avait même proposé, il y a quelques mois, un co-financement de l'Union à hauteur de 30 % pour la réalisation des tronçons transfrontaliers des projets prioritaires.

Silence sur le PPP promu par l'Europe

Deuxième explication nécessaire : le texte du memorandum précise que "les États mettront en place des structures financières pour la

réalisation et la gestion de l'ouvrage", sans jamais mentionner le recours à un réel partenariat public-privé. C'est pourtant ce qu'il faudrait lire entre les lignes et obtenir concrètement. Promu farouchement par la Commission européenne depuis de nombreuses années déjà, défendu ardemment par les collectivités territoriales concernées et les acteurs économiques rassemblés au sein du Comité pour la Transalpine et du Comitato Transpadana, le PPP apparaît aujourd'hui clairement comme une solution innovante de financement du projet, à l'heure où le coût du programme a dépassé les 11 milliards d'euros (valeur 1998) actés lors du Sommet de Turin en 2001 : les finances publiques seules ne parviendraient pas à couvrir ce budget.

Le memorandum suscite en outre quelques interrogations. Un exemple : le tunnel sous Belledonne est présenté comme un ouvrage à un seul tube. Pourquoi ? Par ailleurs, l'accès voyageurs et marchandises de Lyon à Saint-André-le-Gaz n'est pas inclus dans la répartition financière. Nécessaires au bon fonctionnement de la liaison, ces deux parties du projet représentent tout de même un coût de 2 360 M€ qu'il faut ajouter au budget global de 13 850 M€ annoncé (valeur janvier 2003). Un chiffre à prendre avec recul : selon l'APS (Avant-Projet Sommaire) signé en décembre dernier par le Ministère des transports français, le chiffre qui concerne la seule partie internationale (comportant le tunnel de base) est annoncé avec une précision de 20 % ! Le budget global va probablement encore varier.

Vers un nouveau traité international

Ce memorandum est une étape importante, parce qu'il scelle l'engagement des États français et italien. Mais il ne faut pas pour autant tarder à entrer dans le vif du sujet de sa réalisation. Le compte à rebours tourne. Objectif : mise en service en 2015. Pour l'atteindre, la France doit se prononcer sur les itinéraires et les infrastructures à réaliser dans l'hexagone. De plus, il est urgent de préciser les modalités de mise à disposition des crédits publics, ceci pour mettre en place un partenariat public-privé. Enfin, il est temps d'entamer une démarche de nature industrielle : fin des études juridiques et techniques, bouclage des démarches administratives et du montage financier pour qu'en 2006 les travaux du tunnel de base, à deux tubes, démarrent réellement. Les deux ans à venir doivent notamment être consacrés à la mise en place de la structure opérationnelle chargée du pilotage (construction et exploitation future). La signature d'un nouveau traité international, décidant des modalités de construction et d'exploitation de l'ouvrage, donnera le tempo !



actualité

Modalohr GARDONS LE CAP DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE

Avec le lancement du service Modalohr, le ferroutage à travers les Alpes est enfin initié. Mais la confusion avec le Lyon-Turin n'a pas lieu d'être. La "haute capacité" doit encore se préparer. Explications.

Succès ou échec ? Lancée en novembre 2003, l'expérimentation de route roulante à travers les Alpes, entre Aiton (Maurienne) et Orbassano (Italie), ne semble pas soulever l'engouement attendu, même si l'on observe depuis le début de l'année 2004 un pic de fréquentation pour les navettes circulant l'après-midi. Pour autant, ces premiers résultats doivent être interprétés avec précaution.

D'abord parce que le lancement de Modalohr est trop récent pour donner lieu à des conclusions significatives et surtout définitives. Par ailleurs, si elle est riche d'enseignements techniques, l'expérimentation ne permet en aucun cas d'évaluer la pertinence commerciale d'un service de route roulante, et à fortiori d'autoroute ferroviaire, huit mois seulement après son lancement.

Des conditions d'expérimentation pénalisantes

En effet, les conditions dans lesquelles se réalise cette expérience sont fortement pénalisantes. Des travaux d'aménagement de la ligne ferroviaire historique sont en cours et perturbent le trafic normal. Par ailleurs, les plateformes, celle d'Aiton particulièrement, sont éloignées des entreprises logistiques et des entrepôts des chargeurs, nuisant à l'attractivité du service. Le service n'est accessible qu'à certains types de véhicules uniquement - les camions citernes - pour des raisons de gabarit des ouvrages d'art et ce jusqu'en 2006. Quand on sait que ces wagons circulent de plus sur une ligne de montagne à forte pente et forte sinuosité... De telles conditions d'expérimentation ressemblent davantage à une course à handicap ! Et ne permettent pas de tirer de conclusions raisonnables sur la viabilité d'une autoroute ferroviaire sous les Alpes.

On sait aujourd'hui que la réussite d'un service de route roulante passe par une meilleure association des porteurs de projet et des utilisateurs - transporteurs, logisticiens, chargeurs - dans l'optique d'une mise en service d'un programme performant, fiable, véritable alternative au tout routier. Premiers usagers, ces professionnels sont aussi une « force de proposition » pour rechercher des solutions efficaces et adaptées. Associons-les davantage encore à la réflexion pour qu'ils en deviennent les tout premiers acteurs et usagers (cf interview p1) !

Vers un service haute capacité

Cette expérimentation permet malgré tout de tirer quelques enseignements. Outre la nécessaire fiabilité de l'opérateur ferroviaire, la réussite du ferroutage passe par une optimisation de la distance et des lieux de chargement. Entre autres points d'amélioration figure aussi l'impérieuse nécessité d'ouvrir ce service à des gabarits plus larges, acceptant la quasi-totalité des poids lourds, dans un premier temps au niveau



de la ligne historique actuelle (entre Ambérieu et Modane). Les grands ouvrages prévus sur le Lyon-Turin sont justement conçus pour accueillir une véritable "autoroute ferroviaire" à haute capacité. A ce titre, la date de mise en service du tunnel sous Chartrouse, élément déterminant pour la mise en place d'un programme d'autoroute ferroviaire sous les Alpes, doit être fixée au plus tôt et ainsi faire sauter le verrou de Chambéry, bien avant 2015 !

Associer davantage les utilisateurs

On sait aujourd'hui que la réussite d'un service de route roulante passe par une meilleure association des porteurs de projet et des utilisateurs - transporteurs, logisticiens, chargeurs - dans l'optique d'une mise en service d'un programme performant, fiable, véritable alternative au tout routier. Premiers usagers, ces professionnels sont aussi une « force de proposition » pour rechercher des solutions efficaces et adaptées. Associons-les davantage encore à la réflexion pour qu'ils en deviennent les tout premiers acteurs et usagers (cf interview p1) !

La confusion entre la liaison Transalpine Lyon-Turin et l'actuelle expérimentation de route roulante n'a pas lieu d'être. D'ailleurs, les professionnels du transport ne s'y trompent pas. Ces deux opérations sont bien distinctes : d'un côté, il s'agit d'expérimenter des trains de wagons Modalohr empruntant la liaison historique par la montagne, de l'autre, l'ambition est d'équilibrer l'Europe en développant un axe de richesse au sud de l'arc alpin.

Le Lyon-Turin au lycée

La liaison transalpine Lyon-Turin est un projet réalisé aujourd'hui pour les générations futures. C'est dans cet esprit que le Comité pour la Transalpine, d'année en année, mène une action régulière de communication auprès des lycées de Rhône-Alpes. M. Pierre Barbe-Richaud, membre du Conseil d'orientation et de concertation du Comité, donne régulièrement des conférences à la demande des professeurs et des professeurs, à raison d'une vingtaine de déplacements annuels. Cette année, l'évolution des programmes scolaires de géographie des classes de 1^{er} rend encore plus pertinente la démarche engagée par le Comité : une "étude de cas" sur la traversée des Alpes est demandée aux élèves. Pour préparer les professeurs à la découverte de ce sujet, l'académie de Lyon a demandé au Comité d'intervenir lors d'un séminaire réunissant 200 professeurs d'histoire et de géographie pour définir les enjeux du transport à travers les Alpes et l'évolution du projet Lyon-Turin.

Le Livre Vert sur le PPP

La Commission européenne vient d'éditer son Livre Vert sur le partenariat public-privé. Comme le souligne la Commission, ces PPP sont "des formes de coopération entre les autorités publiques et le monde des entreprises, visant à assurer la réalisation de projets d'infrastructures ou la fourniture de services d'utilité publique." L'objectif de ce texte est de lancer un large débat permettant de déterminer si une intervention de l'Union européenne est nécessaire pour améliorer l'accès des opérateurs économiques aux différentes formes de partenariat public-privé, dans des conditions de clarté juridique et de concurrence effective. Ce texte s'inscrit dans la stratégie de la Commission européenne, avec un objectif prioritaire de soutien à "l'initiative pour la croissance en Europe" décidée en décembre 2003, dont fait partie la réalisation de grandes infrastructures de transport du réseau RTE-T.