

Rencontre à Matignon

Une déclaration commune en faveur du projet Lyon-Turin, comportant 100 signatures des présidents et maires de la Région Rhône-Alpes, des Départements du sillon alpin, des villes du réseau de villes Rhône-Alpes, du Comité pour la Transalpine, des acteurs économiques, de la Conférence des Alpes franco-italiennes, et des parlementaires nationaux et européens de Rhône-Alpes, a été remise le 22 janvier au Directeur de Cabinet de Jean-Pierre Raffarin, Premier ministre. Au-delà de la remise de la déclaration commune, dont le Comité pour la Transalpine et le Comitato Transpadana ont été à l'origine de l'initiative, cette rencontre a permis de rappeler la nécessité de mettre en œuvre un financement original, conformément aux vœux exprimés par le Président de la République.

Nouveauté au Brenner

Un nouveau projet préliminaire du tunnel de base sous le Brenner a été mis au point par le GEIE constitué en 1999 entre la régie italienne des chemins de fer, FS, et la régie autrichienne Beg. L'altitude maximale a diminué de 900 à 815 mètres, en gardant une longueur de 55 km et un diamètre de 8,10 m pour chaque voie. Le coût d'objectif est de 4,5 milliards d'euros.

Louis Gallois déclare la SNCF prête pour affronter la concurrence.

Dans le cadre de la libéralisation du trafic international de fret ferroviaire le 15 mars dernier, Louis Gallois, président de la SNCF, déclare l'entreprise prête à affronter la concurrence. Il demande aux cheminots de se montrer offensifs. "Le risque majeur pour nous serait, par frilosité, par manque de confiance en nous-mêmes, de ne pas jouer l'Europe à 100 %. Mon message aux cheminots est simple : si nous jouons l'Europe à 100 %, si nous sommes conquérants, nous gagnerons."

Comité pour la Transalpine :
UNE ORGANISATION DANS LA CONTINUITÉ

Le Comité pour la Transalpine a tenu jeudi 6 février son Assemblée Générale à Lyon-Saint-Exupéry. Ont été renouvelés, conformément aux statuts du Comité, le Conseil d'administration et le Bureau.

Pierre Dumas, ancien ministre et cheville ouvrière des liaisons transalpines depuis près de 40 ans, a été nommé à l'unanimité **Président d'Honneur** du Comité.

Raymond Barre, Président, Gérard Geoffroy, **vice-président délégué**, Eric Fournier et René Girard, en tant que vice-présidents ainsi que Jacques Lambert, Bernadette Laclais et Christian Gauduel ont accepté de poursuivre leur mission au sein du Bureau.

Michel Rivoire a demandé, compte-tenu de ses nouvelles obligations professionnelles au sein d'un grand groupe industriel international, à

être déchargé de sa fonction de délégué général. Il a été élu au Conseil d'Administration comme membre fondateur, ayant ainsi l'honneur de succéder à Pierre Dumas, et il est entré au bureau comme secrétaire, remplaçant Jean-Michel Roch qui a volontairement permis cette continuité.

Bernard Barnéoud qui a travaillé depuis plus d'un an aux côtés de Gérard Geoffroy et Michel Rivoire assure donc à compter de cette assemblée, la mission de délégué général avec à ses côtés Marie-Hélène Morin, attachée de direction.

Enfin, l'Assemblée puis le Conseil d'administration ont souhaité renforcer le partenariat avec le Comitato Transpadana coprésidé par Ombretta Colli et Innocenzo Cipolletta ainsi qu'avec la FEDRE (Fondation Européenne pour le Développement des Régions présidée à Genève par Claude Haegi), qui anime l'Observatoire des Transversales Alpines.



la transalpine

Liaison ferroviaire fret et voyageurs lyon-turin

news

n°8 | avril 2003

dossier

Lyon-Turin : pour la mixité "voyageurs" et "fret"



M. François Lamoureux
Directeur général à la
Direction Générale
Energie et Transports de la
Commission européenne

interview

"Ce sont les engagements fermes des deux Etats qui permettront d'attirer les investisseurs privés."

La liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin fait partie des projets prioritaires du réseau transeuropéen : en quoi le défi de l'élargissement de l'Union européenne renforce-t-il son intérêt stratégique ?

La Commission européenne encourage fortement la participation de capitaux privés pour la réalisation du projet : quels nouveaux engagements des Etats français et italien peuvent la favoriser ?

PPP :
LES CLÉS DE LA RÉUSSITE
page 2

Dossier :
MIXITÉ "VOYAGEURS"
ET "FRET"
page 4

Actualité :
UN AUDIT À COURTE VUE
page 6

FL : Un groupe d'experts à haut niveau, présidé par M. Karel Van Miert, ancien vice-président de la Commission, est actuellement au travail afin d'identifier les futures priorités en matière d'infrastructures de transport dans la perspective du prochain élargissement. Dans ce contexte, l'élargissement de l'Union vers l'Est place le projet prioritaire Lyon-Turin-Milan-Venise-Trieste-(Ljubiana) dans une position charnière pour répondre aux besoins grandissants de mobilité des biens et des personnes entre, d'une part, une Europe que l'on pourrait qualifier "d'Atlantique" et d'autre part, une Europe du "levant" qui regroupe les pays danubiens et des Balkans. Cette liaison traversera des régions parmi les plus dynamiques du continent qui pourraient représenter, à moyen terme, une nouvelle zone de prospérité, l'équivalent de la fameuse "banane bleue", sur un arc reliant Rhône-Alpes jusqu'à la Slovaquie, voire au-delà.

FL : Il est clair que les ressources financières nécessaires pour réaliser le projet – plus de 6,6 milliards d'euros au stade actuel pour la seule section internationale – plaident pour la mise en œuvre d'une formule de partenariat public-privé (PPP) où les risques et les bénéfices seraient équitablement partagés entre les différents acteurs. Mais il est également évident que pour mettre en œuvre ce PPP, il faut disposer d'un cadre stable et transparent en matière de politique de transport, notamment dans les zones sensibles. Cela signifie l'engagement concret de la France et de l'Italie à favoriser le développement du transport ferroviaire dans les Alpes comme alternative à la route. Aussi, tant que l'on n'aura pas définitivement supprimé les pratiques tarifaires déloyales et écarté le risque de voir construire de nouveaux tunnels routiers, il est illusoire de penser que des investisseurs privés soient suffisamment rassurés pour investir – même pour une part

"Il est essentiel d'affirmer les choix en matière de politique de transport et de politique tarifaire."

suite en page 2 ● ● ●

“L'Avvocato nous a quittés...”

Giovanni Agnelli nous a quittés le vendredi 24 janvier. Il fut, pour nous, Comitato bien sûr mais aussi Comité pour la Transalpine, l'un des tout premiers acteurs, visionnaire et tenace. Il le fut encore quand il fallut, quelques heures avant le sommet franco-italien de janvier 2001, rappeler à Jacques Chirac combien il était important d'afficher une date précise de mise en service du Lyon-Turin ; il le fit comme il l'avait promis, parce qu'il savait que c'était important pour notre avenir commun. Parce qu'il savait voir loin avec ce regard de vieux marin... Nous l'avions reçu, à Lyon en 1997, avec Pierre Dumas et Charles Millon, parce qu'il voulait nous aider au moment où le projet était le plus attaqué. J'avais alors été frappé à la fois par la pétillance, par la curiosité intellectuelle, par la volonté de tout comprendre et par cette espèce d'écoute élégante. Oui, c'était un sacré grand bonhomme!

Michel Rivioire

Francis Mer veut réformer le nouveau Code des marchés publics

Outre le relèvement des seuils, le texte devrait prévoir le retour des marchés d'entreprises de travaux publics (METP), ces contrats de longue durée pour la construction et la maintenance d'ouvrages publics. Le projet de loi viserait également à développer le partenariat public-privé en matière de financement et de construction de grosses infrastructures et notamment en favorisant les contrats globaux "ayant pour objet la conception, la réalisation, la gestion et l'exploitation ainsi que, le cas échéant, le financement d'équipement et de service".

Tunnel du Mont-Blanc

La levée de la circulation alternée dans le tunnel du Mont-Blanc a été finalisée ce 1^{er} mars dernier. Désormais, les poids lourds circulent dans les deux sens.

modeste - dans un projet, dont la viabilité même serait, de ce fait, à très fort risque. Il est, en outre, nécessaire d'avoir à l'esprit que ce sont les engagements fermes des deux Etats, voire plus généralement des entités publiques, régions et Communauté européenne comprises, qui permettront d'attirer les investisseurs privés dans le projet et de fixer leur taux de participation et pas le contraire, comme d'aucuns ont tendance à le croire.

Quels outils juridiques ou financiers la Commission européenne peut proposer pour la mise en œuvre d'un PPP performant sur un programme transfrontalier tel que le Lyon-Turin ?

FL : Les actions à entreprendre dans ce cadre sont de deux natures. D'une part, il paraît souhaitable de mieux définir le cadre dans lequel le PPP pourrait se réaliser. Outre les économies d'échelle et la

sécurité juridique qu'apporte le nouveau statut de Société Européenne aux projets transfrontaliers, le PPP serait plus efficace si les autres aspects juridiques - notamment le champ des responsabilités des différents acteurs (pouvoirs publics - entreprises privées) étaient clarifiés. D'autre part, pour attirer les investisseurs privés, il est essentiel d'affirmer les choix en matière de politique de transport et en matière de politique tarifaire. Ainsi, un cadre communautaire stable et prévisible en matière de tarification de l'usage des infrastructures pour l'ensemble des modes paraît nécessaire pour créer un climat favorable aux investissements. Par des majorations limitées dans le temps et sur des itinéraires existants bien déterminés tels que les vallées montagneuses, cette tarification pourrait également favoriser la mise en œuvre de PPP en fournissant un complément de financement dès la phase de construction, lorsqu'aucune recette n'est générée par l'infrastructure et que les investisseurs doivent supporter des frais financiers élevés.



Partenariat Public-Privé : LES CLÉS DE LA RÉUSSITE

Le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin est évidemment un lourd investissement. Le Comité pour la Transalpine a commandité une étude sur la mise en œuvre d'un partenariat public-privé innovant, condition sine qua non de la réalisation du programme. Plusieurs pistes sont à explorer pour s'assurer de son succès : partage des risques, création d'une SEM européenne, défiscalisation ou harmonisation des dispositifs juridiques. Revue de détails.

Il y a déjà près de trois ans, lors d'un colloque organisé à l'initiative du Comité pour la Transalpine et de son homologue italien le Comitato Transpadana, et sous la Présidence de MM. Raymond Barre et Sergio Pininfarina, de grands établissements bancaires français et italiens ainsi que la BEI avaient montré la pertinence d'un financement mixte sur la section internationale.

L'expertise juridique et financière Lamy&Lexel, commanditée par le Comité pour la Transalpine et rendue publique le 27 février dernier, lors d'une conférence de presse de M. Raymond Barre, Président du Comité, s'est justement attachée à explorer des voies innovantes permettant la mise en œuvre d'un partenariat public/privé (PPP) performant pour la réalisation du Lyon-Turin. Cette étude et ses conclusions ont permis de mettre en lumière plusieurs idées-forces qui constituent autant de pistes de réflexion permettant de nourrir le débat, brûlant d'actualité, du financement du programme.

Les cinq clés du succès d'un PPP

→ L'effort financier à consentir est tel qu'il nécessite la mobilisation de l'ensemble des acteurs économiques européens qu'ils soient publics ou privés. Avec un principe simple : **partager les risques** à la mesure des investissements réalisés, chacun devant être responsable financièrement des seuls risques qu'il est en mesure de maîtriser.

→ Le montage du Lyon-Turin ne peut être poursuivi avec succès que par une détermination fine et précise des risques de construction et de trafic. Concernant les opérateurs et investisseurs privés, **la juste rémunération de leur risque et du capital investi** accompagnera le financement du projet à chacune de ses étapes. Ceci impose que les partenaires privés soient associés très tôt dans la conception et en amont du montage juridique et financier du projet.

→ Le caractère international du programme réclame que les Etats italien et français décident conjointement de la réalisation du projet et de son exploitation. **La création d'une SEM européenne**, associant collectivités publiques concernées et investisseurs privés, pourrait constituer une réponse particulièrement pertinente.

Dotée de la personnalité morale et chargée du pilotage du projet, cette structure unique binationale présente l'avantage de simplifier le processus de décision, d'associer très en amont acteurs publics et groupes privés (établissements bancaires, groupes de TP, ...) et de faciliter les opérations de mise en concurrence à l'échelle communautaire.



Conférence de presse sur le financement du projet Lyon-Turin, organisée par le Comité pour la Transalpine en février dernier.



→ Offrir une rémunération suffisante du capital investi conduit les acteurs privés à s'engager. Or, le caractère structurellement déficitaire de l'exploitation d'un tel équipement constitue très souvent le principal frein à l'implication d'acteurs privés. Pour s'assurer leur participation au capital de la société délégataire, le recours à des techniques originales de **défiscalisation** permettant d'améliorer la rentabilité des capitaux propres investis paraît indispensable.

Le législateur pourrait ainsi adopter un dispositif d'incitation fiscale à l'investissement privé offrant aux entreprises et aux particuliers, par exemple, une réduction d'impôts égale au prix de revient de sa souscription au capital de la SEM européenne.

→ **L'harmonisation du cadre législatif et réglementaire** constitue à n'en pas douter un impératif fort et l'une des clés de réussite d'un partenariat public/privé tant il est vrai que de réelles disparités subsistent entre les dispositions législatives françaises et italiennes.

Première évolution nécessaire : le droit des délégations de service public en droit français devrait être aménagé en s'inspirant notamment de la loi Lunardi, afin de permettre au futur concessionnaire d'assumer la charge du préfinancement de l'ouvrage.

D'autres évolutions semblent indispensables, comme l'autorisation donnée aux collectivités publiques françaises et italiennes de participer au capital de la SEM européenne, et aux entreprises actionnaires de la SEM de participer aux appels d'offres de travaux et des services dans le respect des règles d'égalité et de transparence. Il paraît aussi nécessaire d'amender le droit français de la domanialité publique dont les rigidités sont susceptibles de ralentir les investissements privés, ainsi que les règles de la comptabilité publique qui en l'état ne sont pas adaptées à un financement mixte d'une ampleur inégalée.

Révision du réseau RTE-T

Mme Loyola de Palacio, vice-présidente de la Commission européenne, a décidé d'une révision des orientations du réseau trans-européen de transport (RTE-T), d'ici fin 2003. Dans un communiqué de la Commission, elle précise que le Groupe d'experts présidé par Monsieur Van Miert devra identifier, à partir des propositions de chaque Etat, un nombre restreint de projets prioritaires situés sur les grands corridors. Il devra également se pencher sur les 14 projets identifiés par les Conseils européens d'Essen (1994), dont seuls 3 sont réalisés à ce jour.

“Les retards les plus importants affectent les projets transfrontaliers et les projets ferroviaires. A ce retard, lié notamment à l'inadéquation des moyens financiers pour réaliser les grands travaux du réseau transeuropéen, s'ajoute maintenant le défi de l'élargissement.”

Financement de la ligne Turin - Milan - Naples

RFI vient de mettre au point un document en collaboration avec la société Infrastruttura Spa (ISpa) sur le financement de la construction de la ligne Turin-Milan-Naples. Il prévoit que ISpa prenne en charge le financement des 28,8 Mds € nécessaires à la construction de cette ligne. La dette de RFI/TAV envers ISpa prendra la forme d'une redevance versée à partir de 2009 et jusqu'en 2043, ce qui représente un total de 64,5 Mds €. A cela, il faut encore ajouter les coûts opérationnels et les impôts. Ainsi, l'Etat n'aurait à payer qu'à partir de 2009, au lieu de concentrer ses efforts sur la phase de construction, c'est-à-dire avant 2009.



Lyon-Turin : pour la mixité “voyageurs” et “fret”

Plan pour le transport combiné par les Alpes

L'Allemagne, l'Italie et l'Autriche ont signé fin 2002 un plan concernant le transport combiné de marchandises par les Alpes. Ce plan d'action devrait au moins doubler la capacité du transport combiné via le Brenner d'ici 2005. Sont prévues des dispositions d'amélioration rapide de la qualité du transport ferroviaire, de la ponctualité et de la confiance des clients, et enfin des mesures concernant la construction de terminaux, l'augmentation du nombre de trains ainsi que l'élargissement de la capacité du réseau ferroviaire. Les effets de ce plan seront intéressants à mesurer à l'heure où l'expérimentation d'autoroute ferroviaire entre Aiton-Bourgneuf (F) et Orbassano (I) semble enfin se concrétiser. La mise en service commerciale "pourrait intervenir à partir du 1^{er} juin", selon la SNCF.

T3M croise le fer avec la SNCF

T3M, premier opérateur français privé dans le transport combiné, vient de compléter l'assignation en justice de la SNCF, déposée initialement en 2001, en dénonçant à nouveau la "qualité de service épouvantable" de la société nationale sur le sillon Paris-Milan. Selon le responsable de cette société, 55 % des trains à destination de Milan ont enregistré plus de deux heures de retard, et 22 % plus de 24 heures au cours du mois de juillet 2002.

A noter que le 12 mars dernier, le rapport des sénateurs Hubert Haenel et François Gerbaud a été publié : il formule une série de propositions pour élaborer une véritable politique du fret ferroviaire opérationnelle à court et moyen terme, et préconise un scénario de rupture. "L'entreprise SNCF doit rompre avec sa manière de considérer le fret et ses métiers, et avec certaines de ses habitudes d'organisation ou d'exploitation. Ce sont les conditions indispensables pour retrouver la maîtrise du cœur de son métier de transporteur ferroviaire et son équilibre financier."

Axe d'équilibre et de richesse au sud de l'Arc Alpin, la Transalpine Lyon-Turin doit impérativement prendre en compte les deux composantes du programme : “voyageurs” et “marchandises”. Si la rentabilité globale du projet en dépend, la mixité participe également à une dynamique économique régionale en plein essor.

Qui se souvient que le Lyon-Turin a d'abord été pensé en 1991 pour les voyageurs ? Du côté français, politiques et décideurs abordent aujourd'hui et de manière quasi exclusive le projet Lyon-Turin sous l'angle du fret, conséquence notamment des deux drames routiers du tunnel du Mont-Blanc et du Saint-Gothard. L'idée originelle du TGV Lyon-Turin semble tombée aux oubliettes : permettre à des millions de voyageurs de se déplacer entre la France et l'Italie dans des conditions optimales de fiabilité et de rapidité. C'est parce qu'il y a urgence que le fret ferroviaire est devenu une priorité, mieux, une nécessité.

Chaque jour, en effet, des milliers de camions empruntent les vallées et les grands tunnels alpins. De 1995 à 2010, le tonnage total de marchandises transitant par l'Arc alpin aura doublé pour atteindre plus de 200 millions de tonnes. Les vallées de la Maurienne et de Chamoniex souffrent déjà ! Dans ce contexte, le fret ferroviaire, qui permet d'acheminer sur l'axe Lyon-Turin 40 millions de tonnes de marchandises par an, apparaît comme le seul moyen de mettre un terme au "tout routier" qui met en péril l'équilibre du patrimoine environnemental des Alpes.

Pas de rentabilité globale sans mixité

L'asphyxie qui menace nos massifs ne suffit pas pour autant à exclure totalement les voyageurs du programme. S'il faut faire le Lyon-Turin, il faut le faire vite, bien et complètement. La réalisation du programme ne sera efficace que si elle prend



en compte les deux composantes, “voyageurs” et “marchandises”. Et ceci avant tout pour des raisons d'ordre économique.

“Le fret ferroviaire ne dégageant que peu ou pas de bénéfice, les surplus du trafic passagers seront indiscutablement nécessaires pour boucler le financement du Lyon-Turin et apparaissent même comme la condition *sine qua non* d'une participation de fonds d'origine privée (financement public-privé)” explique Gérard Mathieu, consultant indépendant en transport.

Cet argument économique est d'autant plus pertinent, que, sur le plan environnemental, le tunnel apparaît comme l'infrastructure la plus respectueuse de l'écosystème. Mais aussi la plus coûteuse ! La mixité du trafic constitue la seule et unique réponse à une augmentation des coûts de réalisation et à la problématique de rentabilité globale.

Pour les défenseurs du fret ferroviaire, la mixité serait par ailleurs plus difficilement sécurisable donc plus dangereuse... Souvent formulée, l'objection n'est cependant pas recevable. Selon Francis-Luc Perret, professeur de logistique à l'École Polytechnique de Lausanne, “les nouvelles technologies de la signalisation ferroviaire permettent d'exploiter de la même manière et en toute sécurité le transport voyageurs et le transport marchandises”. Assurant une meilleure traçabilité et un meilleur contrôle en temps réel, le ferroviaire est justement un des modes de transport les mieux adaptés à la mixité du trafic.

Par ailleurs, comment justifier que le public soit écarté du bénéfice d'investissements générateurs de gains de temps, de qualité et de fluidité ? A-t-on jamais construit des autoroutes ou des routes réservées aux seuls poids lourds ? L'exercice est politiquement périlleux ! Donner la priorité au fret entrerait par ailleurs en contradiction avec le droit communautaire qui garantit la libre circulation des biens, des marchandises mais aussi des personnes.

Une réponse aux besoins du marché

Le cas ferait école... et serait d'autant plus dommageable que la mixité participe à la dynamique économique régionale. A n'en pas douter, la forte diminution des temps de parcours (moins de 2h pour la liaison transalpine Lyon-Turin contre 4h actuellement), associée à une diminution significative de l'effet frontière, permettra d'augmenter sensiblement les échanges culturels, touristiques et plus largement économiques pour développer l'Europe de demain.



LIGNE DÉDIÉE OU NON ? UN FAUX PROBLÈME

La question des lignes dédiées constitue l'un des éléments du débat sur la mixité ferroviaire. Si le projet est essentiellement dimensionné pour le fret, c'est la solution des lignes marchandises dédiées qui risque d'être retenue.

Selon Gérard Mathieu, “la construction de sections dédiées ne paraît pas s'imposer sauf sur des sections où une ligne TGV pourra admettre, pour éviter un long tunnel, des déclivités inacceptables pour le fret. Mais dès lors qu'il s'agit de tunnels (Chartreuse, Belledonne) ou de lignes de vallées, la mixité s'impose.” Il est remarquable de noter que la France seule s'interroge sur l'opportunité de lignes dédiées : en Italie et en Suisse, toutes les lignes nouvelles sont utilisées à la fois par les trains à grande vitesse et pour le fret. Pour nos voisins, cette polyvalence est impérative pour assurer la rentabilité des infrastructures. C'est pourquoi, seul le principe d'une mise en service complète des 2 tubes du tunnel international, entre Saint-Jean-de-Maurienne et Bussoleno, doit être retenu et ce dès 2012.



Sécurité : le Comité pour la Transalpine rappelle la fragilité actuelle des passages alpins.

Les infrastructures actuelles (routières et ferroviaires) et leurs voies d'accès ont montré à plusieurs reprises leur fragilité et leurs limites. Demain, une attention accrue aux conditions de sécurité va bouleverser l'utilisation de ces axes à travers les Alpes. Et les liaisons France-Italie, comme d'autres axes majeurs, devront impérativement être exploitées selon des objectifs d'efficacité et de fiabilité ambitieux.

Il n'est pas raisonnable de considérer que les infrastructures existantes aujourd'hui, et en particulier la ligne ferroviaire passant par le tunnel du Mont-Cenis, dite "ligne historique", pourra encore accroître significativement sa capacité : ni le profil de la ligne et la déclivité des rampes d'accès, ni les travaux de sécurisation d'un tunnel datant de plus de 130 ans ne le permettront.

ils ont dit...

Sergio Pininfarina, Président de la CIG Lyon-Turin

"En ce qui concerne la mise en service de l'ouvrage, la date de l'année 2015 a été décidée à l'occasion de l'Accord franco-italien de janvier 2001. Pensez que les autorités de Bruxelles l'avaient prévue pour une date antérieure : 2010. Le Gouvernement italien a eu le mérite de promouvoir, lors du Sommet franco-italien de Périgueux en novembre 2001, l'objectif d'accélérer le programme de réalisation à l'année 2012. Les études en cours, faites par la LTF, démontrent que cette date peut être respectée."

Colloque "Ouvrir la voie à l'Europe" - Rome le 28 novembre 2002.

Actualité

UN AUDIT À COURTE VUE

Marqué par une absence de perspective européenne et économique, l'audit sur les grands projets de transport commandé par le gouvernement est passé à côté des enjeux majeurs du projet de la Transalpine Lyon-Turin. Il appartient désormais aux gouvernements français et italien de remettre le projet sur les rails.

Le 5 mars dernier, le gouvernement a enfin rendu public les conclusions de l'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport, qu'il avait commandé au Conseil Général des Ponts et Chaussées et à l'Inspection Générale des Finances. Cette commande devait établir l'état précis des projets français : faisabilité technique, calendrier prévisible, coût pour l'Etat, intérêt socio-économique, enjeux en terme d'aménagement du territoire tant au plan français qu'au plan européen.

Certes, la démarche engagée par le gouvernement n'est pas terminée : celui-ci doit maintenant, tel qu'il l'a annoncé, définir une politique générale du transport dans le cadre européen. Il propose mi-mai un débat au Parlement, qui sera nourri aussi par une étude de prospective de la Datar. En l'état actuel, l'audit suscite en tous les cas un certain nombre d'interrogations.

Concernant le projet Lyon-Turin, et malgré la très forte implication depuis de nombreuses années des acteurs politiques et économiques italiens, français et européens en faveur de ce programme, les fondamentaux initiaux ont été perdus. De ce fait, le projet n'est plus lisible aujourd'hui, n'est pas assez simple, est trop coûteux. L'audit est néanmoins aujourd'hui l'occasion de se poser de bonnes questions.

Oui au contrôle des coûts !

Bon nombre d'arguments avancés par le Comité durant ces trois dernières années doivent, en écho à cet audit, être réaffirmés. Comme le recommandant très justement les auditeurs, un contrôle des coûts prévisionnels est nécessaire pour ramener l'ensemble de la réalisation dans une enveloppe acceptable. Cependant, la notion de coût d'objectif nécessite d'être rappelée : la valeur de 11 Mds €, déterminée lors du Sommet de Turin en janvier 2001, dérape sans que l'audit ne cherche aucune explication des 15 Mds € évoqués aujourd'hui.

Les auditeurs préconisent un phasage mettant la priorité sur l'aménagement de la ligne historique et la montée en puissance de l'autoroute ferroviaire. Or, l'aménagement de la ligne existante



"JE DÉPLORE CETTE RECOMMANDATION QUI EST CONTRAIRE AUX DÉCISIONS DU SOMMET FRANCO-ITALIEN."
Raymond Barre

Le Président du Comité pour la liaison européenne Transalpine, M. Raymond Barre, s'est positionné avec une grande fermeté en faveur du projet Lyon-Turin, suite à la diffusion de l'audit gouvernemental sur les grandes infrastructures de transport.

"Le comité d'audit des grands travaux a recommandé d'écarter la réalisation de la liaison Lyon-Turin dans les délais prévus. Je déplore cette recommandation qui est contraire aux décisions du sommet franco-italien et témoigne d'un manque de vision quant à l'importance nationale et européenne de ce projet. J'espère que le débat prévu à l'assemblée nationale et la décision politique du gouvernement ne retiendront pas cette décision technocratique contraire au développement des échanges franco-italiens et au développement de la région rhônalpine et de l'Europe méridionale."

Concernant l'autoroute ferroviaire, l'audit souhaite attendre les résultats de l'expérimentation Modalohr pour décider des investissements ultérieurs : l'immobilisation des sillons nécessaires et son coût d'exploitation laissent peu augu-

rer d'un développement favorable. La réussite ou l'échec de cette opération, qui se veut être avant tout une "expérimentation technique", ne peut constituer le socle d'une décision sur le devenir du projet Lyon-Turin. D'autant que les auditeurs soulignent que l'équilibre financier de ce service est douteux. De plus, les différents passages alpins routiers et ferroviaires seront fortement perturbés dans les mois et années à venir par de nombreux travaux sur les ouvrages existants : comment justifier d'attendre et d'observer avant de décider, alors que l'offre infrastructurelle sera sensiblement perturbée ?

L'Europe oubliée

Le rapport d'audit ne donne en outre aucune vision géostratégique économique. L'Europe en est absente : d'ailleurs la Commission européenne, qui a pourtant financé la moitié des études, semble ne pas avoir été consultée par les auditeurs. Il n'y a pas d'approche européenne sinon l'exemple des ouvrages suisses dont les auditeurs estiment la saturation vers 2030. Or, nos informations de source suisse incitent à nous presser pour réaliser le Lyon-Turin !

Plusieurs silences de l'audit incitent par ailleurs à réaffirmer qu'il "manque réellement un pilote dans l'avion". La complémentarité entre voyageurs et marchandises impose une vision cohérente pour l'ensemble du projet et ses perspectives d'exploitation. Or, cette donnée fondamentale n'est pas abordée mais au contraire, remise en question par l'approche très monomodale et sectorielle des auditeurs. Rien n'est évoqué sur l'effet d'entraînement d'un tel nouveau service. Il ne s'agit pas seulement d'un trou sous les Alpes pour "écouler" le trafic, mais de tout un ensemble d'activités connexes de logistique, de transport, de maintenance, d'exploitation, voire d'ingénierie, qui ne sont pas prises en compte, sans compter l'approche territoriale et économique.

Choisir la culture intermodale !

Toutefois, même si le tableau est assez sombre, les espoirs restent permis : la décision politique doit faire preuve d'AMBITION sur ce grand programme européen de traversée alpine. Elle ne peut pas être compensée par la "veille active" préconisée par l'audit. Une révision des modèles opposant le rail et la route, voire une rupture de cette culture trop monomodale, doit être enclenchée. Et au final, le "client" - transporteur ou voyageur - ne doit pas être oublié : il est au "centre" du programme.

Le Lyon-Turin demeure un grand projet européen structurant, qui ne peut et ne doit pas être regardé sous le seul angle de la rentabilité d'un projet fret ferroviaire. Il en va du développement du Sud européen, de l'amélioration des conditions de vie des populations, du respect de l'environnement du massif alpin. Il nous faut combattre la marginalisation de l'Europe du Sud. Ce n'est qu'une décision politique forte, française, italienne, européenne, qui pourra redonner priorité au transfert du fret de la route sur le rail : nous l'attendons vivement.

Jacques Chirac

"Le programme d'équipement de la France se poursuit. Il est loin d'être achevé. Pour y faire face, il faudra recourir à des formes de financement innovantes. Il faudra aussi faire des choix, de vrais choix. Car, compte tenu du nombre important de projets actuellement à l'étude, ne pas choisir entre les priorités pourrait conduire à les retarder toutes. Je souhaite que ces arbitrages s'effectuent dans la plus grande transparence."

40^e anniversaire de la Datar - 13 février 2003

Carlo Azeglio Ciampi - Président de la République Italienne

"La réalisation du corridor 5 est aussi importante que l'entrée dans la zone euro." NDLR : Corridor 5 = liaison Lisbonne Kiev passant par la plaine du Pô

Loyola de Palacio - Vice-présidente de la Commission européenne

"Si la France et l'Italie semblent afficher une volonté claire de réaliser ce projet qui revêt un rôle essentiel dans le cadre de la stratégie de rééquilibrage modal, il faut que cette volonté se concrétise dans les faits, notamment en ce qui concerne la recherche d'un montage financier ambitieux en vue de la construction de cette ligne nouvelle. Je constate cependant que nous en sommes encore loin."

Le Dauphiné Libéré - 19/02/03

Raymond Barre

"La Transalpine Lyon-Turin est un projet structurant pour tout le sud de l'Europe : il est déterminant pour le positionnement de la France au sein de l'Europe élargie."

17 janvier 2003

"Repousser le projet au-delà de 2015 serait dangereux." Conférence de presse sur le financement du Lyon-Turin - 27 février 2003

Dominique Bussereau - Secrétaire d'Etat aux Transports

Au sujet du rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport : "Le projet Lyon-Turin n'est pas enterré. Ce rapport n'est en aucun cas la position du gouvernement."