

## Assises Régionales de TLF

Le 18 juin, la fédération TLF (Transport et Logistique de France) organisait ses Assises, avec comme point d'orgue, une table ronde préparée avec le Comité pour la Transalpine : "Les grandes infrastructures de transport et les besoins des utilisateurs".

"Ce qui nous inquiète, ce n'est pas l'avenir de notre marché, mais plutôt le frein des infrastructures" déclarait Alain Fauqueur, président de TLF. Demandant davantage de transparence dans les ressources et les dépenses de l'Etat dans ce domaine, il a réclamé une "mise à plat de la fiscalité des transports".

Le souhait des professionnels est que l'argent collecté soit réellement utilisé pour financer de nouvelles infrastructures, et ne se noie pas dans le budget général de l'Etat.

Le Comité pour la Transalpine, par les voix de Gérard Geoffroy et Michel Rivoire, est largement intervenu dans les tables rondes pour souligner l'ambition de la Transalpine Lyon-Turin : "Notre avenir se construit avec les Italiens", et pour souligner la nécessité de concevoir ce programme "avec le monde des entreprises, dès maintenant".  
e-mail : [tlf-rhonealpes@e-tlf.com](mailto:tlf-rhonealpes@e-tlf.com)

## De nouveaux moyens pour le RTE-T

Le groupe à haut niveau, présidé par Karel Van Miert, propose de relancer la réalisation du réseau RTE-T et recommande à la Vice-présidente, Loyola de Palacio, de changer d'approche. Il souhaite ainsi que l'Union européenne se dote de moyens budgétaires appropriés et incitatifs, et les concentre sur les projets prioritaires.

Il estime par ailleurs indispensable que le taux d'intervention financier de l'Europe pour les projets transfrontaliers soit accru pour atteindre au moins 20 % du coût des projets. Au chapitre des recommandations, le groupe Van Miert propose également de développer de nouvelles facilités de prêts, d'intensifier le rôle de la BEI et de promouvoir les partenariats public-privé par un cadre réglementaire approprié en matière de droits de concession et de tarification de l'usage des infrastructures, ainsi que par de nouveaux mécanismes de garantie de prêts.

# Débat parlementaire DES HAUTS ET DÉBATS

**Après la remise du rapport d'audit, se tenait à la fin du mois de mai un débat parlementaire pour faire émerger des choix politiques sur l'avenir. L'occasion de réitérer, pour les parlementaires comme pour le gouvernement, la nécessité de réaliser dans les plus brefs délais la liaison Transalpine Lyon-Turin.**

"Nous devons rééquilibrer les modes de transport en faveur du chemin de fer et du fret et créer de nouvelles infrastructures. Les enjeux sont trop importants pour qu'on se contente de rénover des lignes du XIX<sup>ème</sup> siècle". De nombreux parlementaires, hommes et femmes de tous partis, et pas seulement ceux de Rhône-Alpes, ont pris part au débat pour réaffirmer leur volonté de voir aboutir les travaux de construction de la ligne ferroviaire Lyon-Turin le plus rapidement possible.

Au cœur des préoccupations de chacun, l'Europe et la nécessaire tenue des engagements suite à la ratification du traité franco-italien le 29 janvier 2001. Le Lyon-Turin n'est pas un projet français ni même franco-italien, mais bien un aménagement

conforme à la politique européenne des transports : rééquilibrage modal, suppression des goulets d'étranglement, amélioration des conditions de trafic, etc. Tous les Européens, du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest sont concernés par cette liaison, qui, rappelons-le, est l'un des 14 projets prioritaires définis au sommet d'Essen en 1994. Il est donc urgent de rééquilibrer rail et route à une période où l'on n'a jamais autant parlé de développement durable.

### Le financement au cœur des débats

Pour permettre une mise en œuvre rapide de cette liaison ferroviaire, plusieurs parlementaires ont ainsi avancé des pistes pour financer ce grand projet. Un financement qui continue d'être le point névralgique du dossier. Au chapitre des propositions, la défiscalisation des capitaux privés investis proposée par le Comité pour la Transalpine, une redevance poids lourds, un allongement de la durée des prêts de la Caisse des Dépôts et Consignations, un financement plus important de l'Europe, portant sa participation de 10 à 20 %, un prélèvement de la TIPP... À voir, à étudier, pour définir le plan de financement final.

À l'heure où les sources de financement traditionnelles pour réaliser les grandes infrastructures se tarissent, il est crucial de rechercher de nouvelles modalités d'ingénierie financière, d'innover pour réaliser le Lyon-Turin. Le PPP ne peut, il est vrai, être considéré comme le seul apport complémentaire hors budget de l'État. Cependant, en plus de la ressource financière, c'est la clé pour une réelle optimisation des projets, et pour un apport évident et nécessaire de compétences en management et gestion de projet. Les historiens rappelleront que la France a été pilote dans ce domaine : Pierre Paul Riquet et le Canal du Midi, les concessions d'autoroutes...

S'adressant aux parlementaires, Gilles de Robien conclut ainsi les débats : "nous serons à même de vous proposer, à l'automne, un projet national d'équipement à l'horizon 2023, un vrai projet, solide, cohérent, équitable et financé".

Rendez-vous est pris.



# la transalpine

## news

Liaison ferroviaire fret et voyageurs lyon-turin

n°9 | juillet 2003

### gros plan

## Le partenariat public-privé bientôt sur les rails

### interview

#### « Le Lyon-Turin s'inscrit dans le cadre d'une approche alpine et européenne globale »

Les transports à travers l'Arc alpin sont une clé de l'équilibre de l'Europe. Comment la Transalpine Lyon-Turin s'inscrit-elle dans cette problématique ?

**CH :** La Transalpine est déterminante pour assurer un trafic plus sûr et mieux équilibré des marchandises au sud-ouest des Alpes. Elle s'inscrit dans le cadre d'une approche alpine et européenne globale.

Pour mettre en pratique la politique du développement durable, que l'on déclare volontiers soutenir, des infrastructures ferroviaires majeures doivent être mises en place mais il faudrait aussi améliorer le management des sociétés de transports ferroviaires qui ne répond pas suffisamment aux exigences des entreprises.

**Quels enseignements peut-on tirer, pour la conception et la réalisation du Lyon-Turin, du programme suisse NLFA \* ?**

**CH :** Les Suisses n'ont pas que des vertus mais il faut reconnaître qu'ils disposent d'un certain réalisme. L'ingénierie financière a été étudiée parallèlement aux problèmes techniques. On dit que la solution des péages, pour la traversée de la Suisse, n'aurait pas été possible si celle-ci avait été membre de l'Union européenne. Si l'Union européenne devait compromettre de tels investissements en ne prenant pas en compte les effets économiques indirects, notamment ceux liés à l'environnement, il y aurait lieu

de s'en inquiéter. Les NLFA ont été soutenues par le peuple suisse à l'occasion des deux « référendums », l'un pour protéger les Alpes, l'autre pour en assurer le financement. La réalisation de ces ouvrages dépend de la volonté politique.

**Doit-on parler de concurrence entre les infrastructures prochainement mises en service dans le cadre du programme NLFA \*, et les projets de traversée alpine inscrits dans le réseau RTE-T de la Commission européenne, tel le Lyon-Turin ou le Brenner ?**

**CH :** Une concurrence tarifaire entre les différents passages routiers ou ferroviaires pourrait être catastrophique. Aujourd'hui par exemple, les Autrichiens craignent que des tarifs trop favorables dans leur pays drainent un mouvement encore plus important de poids lourds sur l'un des parcours les plus fréquentés d'Europe. On peut imaginer des tarifs modulés, s'ils sont décidés en concertation par

l'ensemble des pays concernés, afin de permettre un meilleur usage des équipements disponibles et favoriser l'équilibre recherché. Nous serions alors, non plus dans une logique de concurrence entre infrastructures, mais dans une logique d'offre globale sur l'Arc alpin, où chaque ouvrage est nécessaire.

\* NLFA : Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes. Programme de réalisation des tunnels du Lötschberg et du St Gotthard ainsi que leurs accès.



M. Claude Haegi  
Président de FEDRE  
Fondation pour l'Économie et  
le Développement  
durable des Régions d'Europe

### Financement :

**LE PARTENARIAT PUBLIC  
PRIVÉ N'EST PAS MORT  
SOUS LA MANCHE**

page 2

### Stratégie :

**ROUTE ROULANTE  
OU AUTORITAIRE  
FERROVIAIRE ?**

page 3

### Débat parlementaire :

**DES HAUTS ET DÉBATS**

page 4

## L'Europe pousse le PPP

La Vice-présidente Loyola de Palacio a renouvelé son souhait de recourir aux PPP (partenariats public-privé) afin de dépasser les limites actuelles du financement public.

Pour elle, plusieurs éléments expliquent la stagnation du développement du réseau transeuropéen de transport. Le manque de volonté politique des décideurs des États membres, tout d'abord, qui n'ont pas suffisamment tenu compte de la dimension transeuropéenne des projets. L'insuffisance des ressources financières publiques et privées dédiées au réseau RTE-T, ensuite, privant les formules de PPP d'une pleine exploitation. La fragmentation des entités responsables de ces projets, enfin, entraînant de sérieuses difficultés dans la coordination des ressources et la gestion des projets.

Elle a annoncé la préparation par la Commission d'un Livre Vert sur le partenariat public-privé et le droit européen des marchés publics.

## 2 tubes tout de suite

Dans ses études d'APS (avant-projet sommaire) qu'elle vient de publier, la société Lyon-Turin Ferroviaire considère que la meilleure hypothèse serait de construire, dès l'origine, l'ouvrage dans sa configuration définitive, soit 2 tubes. Si cette décision ne peut que conforter la performance du programme, l'une des principales clés de réussite du projet est la mise en place d'un partenariat public-privé.

Lors de la prochaine phase d'étude, l'APD (avant-projet définitif), les États feront-ils le choix d'associer dès ce stade des partenaires privés (groupes de TP, établissements bancaires...) pour permettre un apport de compétences dans la conception et le management du programme, et ainsi l'optimiser à la façon d'un projet industriel ?  
À suivre...

# Financement LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ N'EST PAS MORT SOUS LA MANCHE

**Les incertitudes sur les modalités de financement du projet Lyon-Turin ont, ces derniers mois, semé le doute, sinon la confusion. D'aucuns le comparent au Tunnel sous la Manche, dont le financement a été assuré avec des fonds privés. Pourtant, les montages juridiques et financiers des deux programmes diffèrent sensiblement.**

## Explications.

11 à 14 millions d'euros, c'est le coût global estimé pour la réalisation du projet Lyon-Turin. Aussi nécessaire et même indispensable soit-il, le projet représente de lourds investissements. Et pourtant, l'audit gouvernemental rendu en mars dernier sur les grands projets d'infrastructures ferroviaires fait l'impasse sur les modalités de financement du Lyon-Turin. Ou presque...

Sur la question cruciale du financement, l'audit envisage comme seule possibilité celle d'un financement strictement public, sans prendre en compte les propositions mixtes innovantes envisagées depuis plusieurs années déjà. La nécessité d'un financement public-privé mis en avant depuis plusieurs années par le Comité pour la Transalpine, par la Commission européenne, les acteurs locaux, les Italiens, n'a pas été jugée digne d'intérêt.

Une impasse qui a laissé le champ libre aux amalgames. Depuis, la comparaison entre le projet du Lyon-Turin et le programme du Tunnel sous la Manche a été utilisée et largement diffusée pour traiter de la problématique spécifique du financement des grandes infrastructures. En

effet, le programme du Tunnel sous la Manche a lui aussi fait l'objet d'un financement privé mais au sens strict. Avec à la clé, un véritable fiasco pour les petits actionnaires privés !

## Le fondement du PPP : le partenariat

La différence entre les deux programmes est pourtant de taille. Primo : le Lyon-Turin ne fera pas l'objet d'un appel public à l'épargne comme cela a été le cas du Tunnel sous la Manche. Des leçons ont été tirées de l'expérience d'Eurotunnel dont les actions ont été sur-cotées ou sous-cotées, en fonction des aléas de la construction. Dans le cas du Lyon-Turin, la technique de l'appel public à l'épargne ne pourra pas être utilisée dans l'immédiat, en phase initiale du moins. Pour les ressources, autres que celles du budget de l'Etat, d'autres solutions sont plus adaptées : fonds bancaires, fonds de pension, BEI (Banque Européenne d'Investissement).

Secundo : la solution d'un financement public-privé, tel qu'envisagé par la Transalpine et la Transpadana (création d'une SEM européenne, voir "News La Transalpine n°8") induit surtout un meilleur partage des risques. L'apport des capitaux du privé garantit une meilleure évaluation des risques de construction mais aussi d'exploitation. Des risques mesurés, gérables, donc recevables pour des financeurs privés.

L'expérience du Tunnel sous la Manche doit amener tous les partenaires du projet Lyon-Turin à prendre de saines précautions pour définir un mode de financement performant. En aucun cas, l'exemple d'Eurotunnel ne doit nous amener à écarter toute participation du secteur privé. Pour le Lyon-Turin, la part du public doit rester majoritaire mais avec une participation du privé performante et significative. La réalisation du projet est à ce prix.

## Raid Hannibal sous LE SIGNE DE L'INNOVATION

Course à pieds, VTT, via ferrata, trekking, course d'orientation, canyoning, rafting, canoë, tir à la carabine, raquettes... Les concurrents du 4<sup>e</sup> raid Hannibal ont une fois encore dû faire preuve de persévérance et d'engagement pour relier Lyon à Turin. Conçu pour promouvoir la Transalpine Lyon-Turin, ce raid sportif à caractère extrême, qui s'adresse aux étudiants des grandes écoles ou universités européennes et aux entreprises, a tenu toutes ses promesses. Une épreuve marquée cette année par l'innovation (suivi des coureurs par balises GPS), la diversité des épreuves, la grande qualité de l'organisation, la difficulté des étapes, l'esprit d'entreprise et la solidarité.

Chacune à leur façon, les deux équipes du Comité ont su briller tout au long du parcours et surmonter les difficultés auxquelles elles ont été confrontées. Résultats : l'une des équipes est 1<sup>re</sup> du classement Entreprises, et une grande partie des épreuves ont été gagnées par l'une ou l'autre de ces 2 équipes. Bravo !

Site internet : [www.raidhannibal.com](http://www.raidhannibal.com)





## Stratégie : DE LA ROUTE ROULANTE À L'AUTOROUTE FERROVIAIRE

**Prévu initialement en 2002 puis repoussé en mai 2003, le démarrage de l'expérimentation d'une route roulante entre Bourgneuf-Aiton et Orbassano est attendu en septembre. Testé jusqu'en 2006, ce système devrait permettre d'acheminer à terme 300 000 poids lourds sur la ligne historique. Un chiffre bien inférieur à ce que sera l'autoroute ferroviaire avec la construction du tunnel de base. Plus qu'une question d'appellation, les deux systèmes ne sont comparables ni en capacité, ni en productivité. Revue de détails.**

Le système de route roulante est utilisé en Suisse depuis près de trente ans. Son principe ? Des wagons munis de petites roues permettent de transporter des camions, tout en s'inscrivant dans le gabarit des tunnels ferroviaires. Cette route roulante ("rollendestrasse"), aujourd'hui présente dans de nombreux pays européens pour traverser les Alpes, n'est pas utilisée en France, la SNCF n'ayant pas souhaité développer ce système pour des raisons techniques (échauffement au freinage, problèmes sur certains aiguillages, coûts d'entretien plus élevés). De son côté, elle a donc mis au point, avec la société Lohr, Modalohr, des wagons munis de roues standards, le plancher entre les bogies étant surbaissé. Résultat, un plancher à dix centimètres du rail au lieu d'un mètre traditionnellement, permettant le transport des camions sous les tunnels. Véritable innovation technologique, l'outil doit être mis au service des futurs utilisateurs et répondre, que ce soit pour le transport accompagné ou non accompagné, efficacement à leurs besoins.

### Passer à la vitesse supérieure

Ainsi, dès le lancement de cette expérimentation, 14 wagons prendront le chemin du tunnel du Mont-Cenis, chargés de 18 poids lourds. Le chiffre peut paraître faible, mais il faut tenir compte de la très forte déclivité des rampes d'accès au tunnel qui limite la longueur et la charge des trains. Deux locomotives sont déjà nécessaires, puis trois lorsque les trains se composeront de 17 wagons et transporteront 22 poids lourds.

Le terme de route roulante ne doit donc pas être confondu avec celui d'autoroute ferroviaire, qui lui, a été choisi en raison de sa haute capacité et de sa qualité de service. Car si Modalohr doit pouvoir transporter 30 000 camions par an, la première année, et 300 000 par an en 2006, le tunnel de base créera les conditions d'une véritable autoroute ferroviaire, la ligne historique ne pouvant à elle seule absorber l'augmentation du trafic poids lourds des vingt prochaines années. Un système comparable à ce qui existe déjà avec le tunnel sous la Manche dans lequel transitent plus de 3 000 poids lourds par jour ! 1,2 million par an ! Soit le nombre de poids lourds qui traversent actuellement le Fréjus. La capacité de l'autoroute ferroviaire peut aller encore au-delà : 4 000, 5 000 poids lourds par jour avec des trains plus longs et transporter des camions plus hauts (4,20 m).

Grâce à ce futur tunnel de base, non seulement les trains Modalohr pourront encore circuler, mais les wagons classiques également. Trains plus longs, charge plus lourde, cadence plus importante, l'autoroute ferroviaire transportera des camions et leurs chauffeurs, ou des remorques seules, et offrira une bien meilleure réponse aux impératifs de rentabilité, de capacité et de productivité de la liaison transalpine. De la "piémontaise" ferroviaire créée au XIX<sup>ème</sup> siècle, nous passerons enfin à l'autoroute ferroviaire européenne et aux services de transport et de logistique du XXI<sup>ème</sup> siècle !



## La Région se mobilise pour le Lyon-Turin

Sur proposition de sa présidente, Anne-Marie Comparini, la Région Rhône-Alpes a décidé d'avancer la part de l'Etat pour financer les études fret de la liaison Transalpine. 14,84 M d'euros seront versés sur la période 2003-2005 à Réseau Ferré de France afin qu'il puisse poursuivre les études prévues sur la partie française (Lyon-Sillon alpin) du Lyon-Turin. Un engagement fort de la Région en faveur d'une politique durable des transports.

## ils ont dit...

### Jean-Pierre Raffarin

« J'ai confirmé, en ce qui concerne le projet Lyon-Turin, les engagements de la France. Je souhaite que ces grands projets d'infrastructure puissent mobiliser de nombreuses énergies pour faire en sorte que la France vive son espace européen avec la meilleure des communications possible. »

5 juin 2003

Rencontre de S. Berlusconi.

### Ugo Martinat Vice-ministre italien aux infrastructures et aux transports

« Il est important que la France se dote aussi d'une *Legge Obiettivo* : autrement, elle ne réussira pas à tenir le rythme de l'Italie sur la ligne à grande vitesse Lyon-Turin. »

18 juin 2003

### Sergio Pininfarina

« Il faut désormais abolir l'idée selon laquelle la liaison Lyon-Turin est un ouvrage nécessitant une charge financière insupportable pour les deux États. »

19 juin 2003 – Assemblée Nationale.