

NEWSLETTER TRANSALPINE

13 JUILLET 2015

La synthèse du rapport parlementaire sur le financement du Lyon-Turin est en ligne !

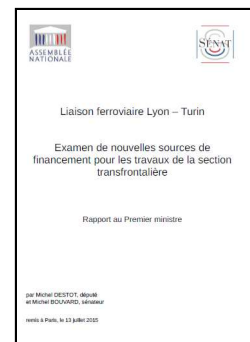
Manuel Valls, Premier ministre, a confié au mois de décembre 2014 au sénateur Michel Bouvard et au député Michel Destot, une mission de réflexion et d'étude concernant les nouvelles sources de financement pour les travaux de la section transfrontalière du Lyon- Turin.

Michel Bouvard et Michel Destot ont remis le 13 juillet leur rapport au Premier ministre.



Ils recommandent au gouvernement :

- d'acter le principe d'un financement mixte pour le tunnel de base du Lyon-Turin comprenant une part de fonds publics et une part de ressources dédiées, ce principe pouvant alors également s'appliquer, le moment venu, pour les autres composantes du Lyon-Turin ;
- de s'engager dans la transposition des dispositions facultatives de la directive Eurovignette, appliquée aux poids lourds traversant les Alpes, avec pour objectif une recette de l'ordre de 40 millions d'euros par an, sur une longue durée (pouvant aller jusqu'à 60 ans), affectée au tunnel de base Lyon-Turin.



Le Comité pour la Transalpine par la voix de **François Lépine**, Vice-président délégué, approuve pleinement la proposition de financement du Lyon Turin par la mise en œuvre de l'Eurovignette ; il **demande que ces propositions soient mises en œuvre dès 2016 par le gouvernement pour que le calendrier de réalisation du Lyon Turin soit respecté**. Le Comité souhaite que ce mode de financement soit étendu également aux accès français du Lyon-Turin.

La synthèse de ce rapport est en ligne sur le site de la Transalpine www.transalpine.com, dans la rubrique Documentation (Documents officiels).

Après avoir souligné que :

- le report modal est une nécessité inscrite dans les politiques nationales de transports des pays du massif alpin et dans le livre blanc de la Commission européenne,
- le décalage des flux transalpins Nord-Sud vers l'Est risque d'isoler l'Europe de l'Ouest,
- le mode ferroviaire est une chance pour la façade méditerranéenne,
- le Lyon-Turin est une nécessité au regard de l'inadaptation de l'itinéraire actuel conçu en 1850,
- l'ouverture du nouveau tunnel ferroviaire de base, raccordé aux réseaux existants, permettra le passage de trains lourds et rapides,
- la Suisse et l'Autriche financent la construction de plusieurs tunnels de base à partir d'une redevance spécifique poids lourds pour la Suisse, et de la majoration Eurovignette appliquée aux zones de montagne pour l'Autriche,

Michel Bouvard et Michel Destot indiquent que :

- la France pourrait recourir à la majoration Eurovignette pour couvrir au moins la moitié du financement du tunnel de base Lyon Turin,
- la recette apportée par la mise œuvre de l'Eurovignette permettrait au promoteur Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) de lever un emprunt à long terme pour couvrir au moins la moitié de la part française du financement du tunnel de base,
- une redevance complémentaire pour les externalités (pollution de l'air et bruit) est également autorisée par la directive Eurovignette.

Pour mémoire : les actes du colloque organisé par la Transalpine le 18 mars 2014 au siège de la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) : « quels nouveaux financements pour les infrastructures de transport » sont également en ligne (rubrique Documentation/Publications).

Pour tous renseignements complémentaires :

Comité pour la Transalpine : www.transalpine.com
info@transalpine.com
Tél. +33 (0)4 26 73 51 57