

INTERVIEW // JACQUES GOUNON Président du Comité pour la Transalpine

« Le Lyon-Turin sera un vecteur d'emploi et de croissance »

- Le projet de liaison ferroviaire est examiné par le Sénat jeudi.
- Le PDG d'Eurotunnel soutient un projet « indispensable » pour le fret.

Propos recueillis par
Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

Le marathon législatif du Lyon-Turin touche à sa fin. Le Sénat doit examiner jeudi le texte qui autorisera le gouvernement à ratifier le traité permettant le lancement définitif des travaux de cette nouvelle liaison ferroviaire. Jacques Gounon, le PDG d'Eurotunnel, explique pourquoi il défend activement ce projet.

Pourquoi avoir accepté la présidence du Comité pour la Transalpine, qui regroupe

les soutiens au projet du Lyon-Turin ?

Franck Riboud, le président sortant, a eu la gentillesse de penser à moi pour lui succéder et j'ai accepté car il me semble important, nourri de l'expérience du tunnel sous la Manche, de faire la promotion des infrastructures structurantes. Ce sont elles qui font la force de la France sur le plan de l'attractivité. Or, aujourd'hui, les investissements dans les infrastructures ferroviaires sont vilipendés, le mot n'est pas trop fort. C'est une approche malthusianiste. Il faut tout faire pour continuer à équiper la France des infrastructures dont elle a

besoin, à commencer par le Lyon-Turin, qui sera un vecteur d'emploi et de croissance.

Quel est l'intérêt de ce projet ?

Le futur tunnel de 57 kilomètres qui doit être percé permettra aux voyageurs de rallier Milan depuis Paris en quatre heures. Mais son utilité principale résidera dans le transport de marchandises, et c'est pour cela que l'Union européenne accorde un important soutien financier au projet. Il s'agit du seul corridor qui permettra de relier par train l'Europe de l'Est à l'Espagne et au Portugal.

Le coût est-il compatible avec

les contraintes budgétaires actuelles ?

Compte tenu des financements très importants apportés par l'Italie et l'Europe, le coût pour les finances publiques s'élève à 200 millions d'euros par an pendant un peu plus d'une dizaine d'années. Si la France n'est plus capable de dégager cette somme pour un projet de cette importance, c'est à désespérer. La priorité donnée aux transports du quotidien se comprend, mais il ne faut pas pour autant abandonner le reste. Par ailleurs, dans le cadre de la réforme ferroviaire, SNCF Réseau, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, s'est engagé à



« Les infrastructures font la force de la France sur le plan de l'attractivité. » Photo Patrick Kovarik/AFP

un certain nombre de gains de productivité. Les sommes dégagées pourraient elles aussi être affectées au financement.

C'est tout de même investir beaucoup d'argent dans le fret ferroviaire, alors que celui-ci ne cesse de reculer en France...

Le fret ferroviaire doit effectivement composer avec de nombreux handicaps. Mais il s'agit d'une situation conjoncturelle liée aux difficultés du groupe SNCF. Un investissement structurant comme le Lyon-Turin doit le relancer. Partout ailleurs en Europe, le transport de marchandises par train se développe. Les Suisses l'ont bien compris, puisqu'ils viennent d'inaugurer au Saint-Gothard le plus long tunnel ferroviaire au monde. Les Chinois aussi : il y a quelques jours, ils ont fait parvenir à Londres le pre-

« Aujourd'hui, les investissements dans les infrastructures ferroviaires sont vilipendés. »

C'est une approche malthusianiste.

mier train de marchandises parti de leur pays, en passant par le tunnel sous la Manche. Par ailleurs, les chiffres montrent que le trafic des camions qui transitent par les Alpes augmente d'année en année. L'engorgement des voies de passage routières pour les marchandises est une certitude à moyen terme. Le report modal sera donc inévitable, et rend indispensable la construction du Lyon-Turin. ■

Nouvelles spéculations autour des autoroutes et des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus

L'Etat pourrait déclencher la vente de ces infrastructures. Elle pourrait rapporter autant que la privatisation de l'aéroport de Lyon.

Anne Drif
@anndrif

A quelques mois des élections présidentielles, les spéculations reprennent autour d'une cession des 231 kilomètres de tunnels et autoroutes du Mont-Blanc et du Fréjus. Délestée de ses aéroports de Nice et Lyon, et peu manœuvrante sur ses sociétés cotées, l'Agence des participations de l'Etat pourrait se pencher sur le sujet, alors qu'elle doit optimiser son portefeuille. Le projet pharaonique de ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin (lire ci-dessus) rend aujourd'hui cette option d'autant plus sérieuse. Celui-ci fragilisera en effet à terme le tronçon d'autoroute du Fréjus qui peine déjà à conserver son trafic.

Les milieux d'affaires en tout cas sont dans les starting-blocks. Si de telles enchères étaient lancées, elles pourraient rapporter « pas loin de 2 milliards d'euros brut, soit en net l'équivalent de l'aéroport de Lyon, compte tenu de la dette », estiment plusieurs sources, pour un Ebitda consolidé de 200 millions d'euros pour les 24,5 km de tunnels et 207 km de tronçons d'autoroute cumulés. Les candidats sont connus : il y a du côté italien, qui gère l'autre moitié des tunnels, la société Atlantia (qui a racheté l'aéroport de Nice) et le groupe Gaviò, et côté français Eiffage, l'exploitant des autoroutes. Sans compter une myriade de fonds d'infrastructures

qui cherchent désespérément des actifs dans lesquels investir.

Une dette ramenée autour du milliard d'euros

Pendant longtemps, une telle vente n'était pas envisageable. L'A43, l'autoroute de la vallée de Maurienne, n'est en effet pas rentable (son trafic atteint 8.800 véhicules par jour, contre 45.000 sur l'A40, l'autoroute blanche, du côté du Mont-Blanc), et ploie sous une dette ramenée autour du milliard d'euros aujourd'hui. Depuis un décret de 2012, ce sont ainsi les bénéficiaires du tunnel et de l'autoroute du Mont-Blanc, qui profitent de sa proximité avec Genève, qui servent à rembourser cette dette à hauteur d'environ 20 millions d'euros par an. Les dividendes de l'ATMB (Mont-Blanc), transitent depuis cette date en effet, au travers d'un fonds spécial, le FDPITMA (Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin), vers la SFTRF (Fréjus).

Quatre ans après, la dette a commencé à s'amortir progressivement. Et l'Etat pourrait tirer là un bénéfice, alors qu'aujourd'hui le déficit de l'autoroute du Fréjus l'empêche de profiter d'un quelconque dividende. ■

2

MILLIARDS D'EUROS BRUT
Ce que pourrait rapporter à l'Etat la cession des 231 kilomètres de tunnels et autoroutes du Mont-Blanc et du Fréjus.

Chaque jour, les 132 radios indépendantes réunies au sein des Indés Radios totalisent ensemble plus de **8,4 millions d'auditeurs***

1^{ÈRE} AUDIENCE DE FRANCE*



* Bronx (Paris) - www.bronx.fr

Les Indés Radios sont composées des 132 stations suivante : 100%, 100% Catalogne, 47 FM, Activ Radio, Ado, Africa N°1, Alouette, Alpes 1/Alpes 1 Rhône-Alpes, ARL, Bergerac 95, Beur FM, Blackbox, Canal FM Sambre Avesnois, Cannes Radio, Cerise FM, Champagne FM, Chante France, Collines La Radio, Contact FM, Décibel (Bretagne), Delta FM (59, 62), Dicit Radio (05), Direct FM, Durance FM, Echo FM, ECN, Emotion, Est FM, Evasion, FC Radio l'Essentiel, FGL-Fréquence Grands Lacs, Flash FM (Limousin), Flor FM, Forum, France Maghreb 2 (province), Fréquence Plus, Fusion FM, Galaxie Radio (59), Générations (Ile de France), Générations Lyon Métropole, Gold FM, Grand Sud FM, Happy FM, Hit West, Horizon (62), Hot Radio, Impact FM, Inside, Jaime Radio, Jazz Radio (D), Jazz Radio (B), Jordanne FM, K6 FM, Kiss FM, Kit FM, La Radio Plus, Latina, Littoral FM, LorFM, Lyon Tère, Magnum La Radio, Maritima, Métropolis, Mistral FM, Mix FM, Mona FM, Montagne FM, MTI, N°Radio, Nice Radio, Océane FM, ODS Radio, OUI FM, Oxygène Radio (49), Oxygène Radio Laval, Plein Air, Plein Coeur, Radio 6, Radio 8, Radio Alfa, Radio Bonheur, Radio Camargue, Radio Caroline, RCA, Radio Cristal (14, 27, 76, 78), Radio Dreyeckland, Radio Espace, Radio FG, Radio Flash (30, 34), Radio Intensité, Radio Isa, Radio Jérôme (57), Radio Latitude, Radio Liberté, Radio Mélodie, Radio Ménergie, Radio Mont-Blanc, Radio Numéro 1, Radio One, Radio Orient, Radio Scoop, Radio Star (PACA), Radio Star (Est), Radio Studio 1, Radio VFM-Vire FM, Radiocéan, RDL, Résonance (76), Rézo, RMB-Radio Montluçon Bourbonnais, RMN FM - La Bretagne en musique, RTS FM, RVA, RVM (08), Sea FM, Sud Radio, Sweet FM, Tendence Ouest, TFM, Tonic FM (71), Tonic Radio, Top Music, Totem, Toulouse FM, Tropiques FM, Urban Hit, Vibration, Virage Radio, Viv Radio, Voltage, Wif FM.

(*) Médiamétrie, 126 000 Radio novembre-décembre 2016, lundi/vendredi, 5h-24h, 13 ans + Les Indés Radios 1^{ère} audience de France - les 132 radios locales, régionales et thématiques des Indés Radios regroupent ensemble une audience cumulée (8 428 000) supérieure à celle de chaque radio nationale (Chérie FM, Europe 1, France Bleu, France Culture, France Info, France Inter, France Musique, Fun Radio, Mouv', Mfm Radio, Nostalgie, NRJ, Radio Classique, Radio Nova, RFM, Rire et Chansons, RMC, RTL, RTL2, Skyrock, Virgin Radio).

LES INDÉS RADIOS SONT COMMERCIALISÉS SUR LE PLAN NATIONAL ET MULTIVILLES PAR PUBLICITE