

INTERVIEW (SUITE DE LA PAGE 1)

On peut imaginer qu'une partie des voies d'accès puisse être financée dans le cadre d'un partenariat public/privé ainsi d'ailleurs que tout ou partie de l'équipement du tunnel de base, une fois les aléas géologiques du percement pris en charge par la puissance publique.

Quels intérêts pour ces investisseurs de long terme ?

M.B. : Ils pourraient trouver là à la fois un actif ne risquant pas de brutale décote comme cela est arrivé à certains investissements boursiers et une recette garantie dans la durée, en même temps qu'ils contribueraient à la réalisation des objectifs de réduction des gaz à effet de serre.

ACTUALITÉS

DÉMARRAGE DES TRAVAUX EN ITALIE : SORTIE DE CRISE

Échauffourées, dégradations, scènes de guérilla... C'est dans une ambiance très tendue et sous étroite surveillance policière que les travaux de percement de la galerie d'exploration de La Maddalena ont commencé en juin dernier à Chiomonte, dans le val de Susse. Il a fallu la pression forte de l'Europe et la détermination de l'État italien pour que la situation se débloque. Un nouveau tracé a été approuvé le 4 août dernier, répondant aux attentes des maires de la zone concernée.

Ferrentino, maire de San-Antonio-di-Susa et fer de lance de la contestation « No Tav » à l'époque, considère désormais que le nouveau projet est « une base de discussion sérieuse » et condamne la brutalité des « No Tav ».



Le nouveau tracé de la Transalpine Lyon-Turin, côté italien, passe au sud de la vallée, dessert la plateforme fret d'Orbassano et prévoit la création d'une gare internationale à Susse.

AGENDA
CONGRÈS INTERNATIONAL DE L'AFTES
Association française des tunnels et de l'espace souterrain
SUR LE THÈME "LES ESPACES SOUTERRAINS DE DEMAIN"
17 - 18 - 19 octobre 2011 à la Cité internationale à Lyon.

FRANÇOIS LÉPINE, NOUVEAU VICE-PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ DU COMITÉ POUR LA TRANSALPINE
Sur proposition de Franck Riboud, François Lépine a été désigné à l'unanimité Vice-président délégué pour succéder à Jean-Pierre Lacroix, lors du Conseil d'administration du 29 juin dernier.

la transalpine
LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



Inauguration en 2007 de la descenterie de Modane/Villarodin-Bourget, en présence du Premier ministre François Fillon.

DOSSIER RÉALISATION DU LYON-TURIN : LE NOUVEAU TUNNEL FRANCO-ITALIEN, C'EST MAINTENANT !
PAGE 4 DÉMARRAGE DES TRAVAUX EN ITALIE : SORTIE DE CRISE NOUVEAUX ARRIVANTS AU COMITÉ POUR LA TRANSALPINE

INTERVIEW
"JE NE DOUTE PAS QU'AU REGARD DES ENJEUX, LA RESPONSABILITÉ DES GOUVERNEMENTS PERMETTE D'ABOUTIR À UN ACCORD"



MICHEL BOUVARD
Député de la Savoie, Président de la Commission de surveillance de la Caisse des Dépôts

Quelle est votre opinion sur les derniers événements concernant le tunnel de base de la liaison Lyon-Turin, tant en Italie qu'en France ?

M.B. : C'est avec satisfaction que nous avons constaté le début du chantier italien, d'autant plus qu'il s'agissait d'une exigence de l'Union européenne. Bien évidemment, on ne peut pas passer sous silence le fait qu'il ait fallu l'engager sous la protection de l'armée en raison d'une contestation qui reste vive, mais qui ne saurait se substituer à la volonté démocratique exprimée par tous les grands partis politiques italiens.

la répartition des contributions nationales à la réalisation du tunnel de base. Les négociations sont en cours et je ne doute pas qu'au regard des enjeux et des sommes déjà engagées, la responsabilité des gouvernements permette d'aboutir à un accord.

Le Schéma National des Infrastructures de Transport, en discussion cet automne, comprend de nombreuses lignes ferroviaires nouvelles. En quoi la liaison Lyon-Turin est-elle spécifique au sein de ce schéma ?

M.B. : Le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) découle de l'approbation de la loi dite Grenelle de l'environnement, dont il constitue l'un des éléments majeurs puisque cette loi acte la volonté de report modal du transport de marchandises de la route vers le rail.

international avaient bien leur place dans le schéma. C'est ainsi que les voies d'accès au tunnel de base seront intégrées dans ce dernier. L'ouvrage clé que constitue le tunnel de base entre Saint-Jean-de Maurienne et Suse n'a pas besoin d'un nouveau vote du Parlement : ce dernier s'est déjà prononcé sur sa réalisation lorsqu'il a approuvé le traité de Turin.

Le financement du tunnel de base Lyon-Turin doit être assuré par la France, l'Italie et l'Union européenne. Quelle place les financements innovants peuvent-ils prendre dans ce montage ?

M.B. : À l'évidence, au regard des enjeux financiers et des contraintes budgétaires fortes en Europe, il faudra faire appel à d'autres financements que ceux de l'État et de l'Union européenne, et de l'Union européenne, même si ceux-ci seront les principaux contributeurs du tunnel de base pour les dix prochaines années.

Suite de l'interview en page 4

