

ÉDITO

(SUITE DE LA PAGE 1)

Cette durabilité prend en compte aussi l'attention qui a été la nôtre de ne pas saturer la ressource provenant de l'Eurovignette alpine, à la fois pour éviter les effets de report, mais aussi pour garder des marges de financement pour les voies d'accès au tunnel international.

Quel sera le calendrier des mesures législatives et budgétaires nécessaires à la mise en œuvre de vos préconisations ?

La question du calendrier est une question centrale. Le Premier ministre nous a confirmé sa volonté de mettre en place l'Eurovignette à l'occasion du vote de la loi de finances pour 2017. Ceci suppose préalablement que l'avenant à l'article 4 du Traité de Turin puisse être ratifié par le parlement sur le financement entre la France et l'Italie. La certifica-

tion du coût étant obtenue, le dernier obstacle est dorénavant levé et nous espérons que le prochain sommet franco-italien pourra accélérer le calendrier parlementaire.

La mise en place de l'Eurovignette alpine suppose aussi un accord avec notre partenaire italien, tout comme la mobilisation dans le financement de l'ouvrage des prêts de la Banque Européenne d'Investissements qui sont globalisés pour la totalité de l'ouvrage français comme italien.

Elle suppose enfin des dispositions réglementaires et législatives préalables au vote de la loi de finances pour 2017, afin de créer les conditions matérielles de la perception. Ce sont ces dispositions qu'il faut maintenant recenser afin qu'elles puissent être au rendez-vous de la loi de finances.

ACTUALITÉS

SOMMET FRANCO-ITALIEN DE VENISE

UN NOUVEL ACCORD ET DES DÉCISIONS CLÉS ENCORE EN ATTENTE : QUEL CALENDRIER POUR LES DERNIÈRES ÉTAPES ?

De nouveaux obstacles ont été levés le 8 mars dernier à Venise, avec la signature d'un protocole additionnel sur le Lyon-Turin, lors du 33^e sommet bilatéral présidé par François Hollande et Matteo Renzi. Le **coût certifié** (8,3 Md€, valeur 2012) **ainsi que sa répartition** (Union européenne : 40 %, les 60 % restants répartis à 42,1 % pour la France et 57,9 % pour l'Italie) ont été actés à cette occasion par les deux gouvernements. Autre avancée : **la mise en œuvre de procédures communes à la France et l'Italie visant à lutter contre les infiltrations mafieuses lors des contrats de travaux**. Dans les trois prochains mois, la Commission intergouvernementale adoptera un règlement des contrats qui s'inspirera des dispositions nationales les plus pertinentes.

De nombreuses étapes à franchir dans un planning qui se contracte

Pour le Comité pour la Transalpine, ce protocole additionnel est un nouveau signe fort adressé par les présidents F. Hollande et M. Renzi. Il est maintenant indispensable que **les parlementaires ratifient au plus tôt l'accord de février 2015 et son protocole additionnel signé à Venise**. Or, cette étape n'est toujours pas inscrite au calendrier parlementaire ! Les risques de dérapage sont réels : pour une mise en service d'ici 2030 du nouveau tunnel ferroviaire, cet accord doit impérativement être ratifié d'ici fin 2016.

La dynamique impulsée par les exécutifs français et italien doit encore aller plus loin. Des décisions sont toujours attendues, notamment sur la question du financement. La mise œuvre de l'Eurovignette alpine, indispensable au financement de la



part française du Lyon-Turin, implique **l'adoption préalable de nouvelles mesures réglementaires et législatives**. Ce travail reste à faire. **Les négociations avec l'Union européenne doivent également être engagées dès cette année pour le financement du Lyon-Turin au-delà de 2019**, les financements obtenus (813 M€) ne couvrant que la tranche de travaux 2016-2019. Enfin, **l'avenir statutaire de l'AFA doit également être tranché définitivement** courant 2016, et avec lui, le passage à une nouvelle phase d'exploitation (développement de sa capacité et ses fréquences, et extension jusqu'à la métropole lyonnaise) gage d'une volonté ambitieuse de report modal. Au-delà de 2018, son financement public n'est plus garanti, conformément à la réglementation européenne... Des échéances décisives pour le Lyon-Turin approchent. La vigilance reste donc de mise !

la transalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



DOSSIER LE TUNNEL DU GOTHARD : UN OUVRAGE SOURCE D'INNOVATION TECHNOLOGIQUE

PAGE 4
SOMMET FRANCO-ITALIEN
DE VENISE :
UN NOUVEL ACCORD ET DES
DÉCISIONS CLÉS ENCORE EN
ATTENTE : QUEL CALENDRIER
POUR LES DERNIÈRES ÉTAPES ?

ÉDITO

“LES MESURES LÉGISLATIVES ET BUDGÉTAIRES, INDISPENSABLES AU FINANCEMENT DU LYON-TURIN, DOIVENT ÊTRE AU RENDEZ-VOUS DE LA LOI DE FINANCES 2017”



MICHEL BOUVARD
Sénateur de Savoie



MICHEL DESTOT
Député de l'Isère

Vous avez remis en juillet dernier au Premier ministre, Manuel Valls, votre rapport sur les nouvelles sources de financement pour les travaux de la section transfrontalière du Lyon-Turin. Quels schémas financiers préconisez-vous ?

Le rapport prend en compte le constat effectué en 2012 par la Cour des Comptes sur l'incapacité du budget de l'État d'assumer seul une telle dépense, en l'absence d'une nouvelle source de financement. Outre l'engagement de l'Union européenne confirmé au taux de 40 %, qui n'était pas acquis en 2012, la Commission européenne a ouvert la possibilité d'instaurer en France l'Eurovignette. Déjà opérant en Autriche pour le financement du tunnel ferroviaire du

Brenner, ce dispositif permettra de lever, au travers d'une majoration des tarifs autoroutiers pour les poids lourds, une ressource durable durant cinquante ans, plus les douze années de la durée du chantier, représentant au minimum la moitié du budget à la charge de la France pour le tunnel international.

La recette étant étalée sur plusieurs décennies et le besoin de financement pour la réalisation de l'ouvrage étant d'une douzaine d'années, nous proposons la mise en place d'un **prêt de long terme dit “de mobilité verte” par la Caisse des Dépôts à partir du Fonds d'Épargne et l'accès aux financements de la BEI (Banque Européenne d'Investissement)** dont le remboursement de l'annuité est gagé par cette recette. L'autre part du financement devra être trouvée dans les **ressources de l'AFITF à partir du budget de l'État**.

D'autres sources de financements peuvent être envisagées au-delà de 2050, date d'échéance des concessions d'ATMB et de la SFTRF, et peut-être même plus tôt, en fonction de l'équilibre des concessions de ces sociétés très majoritairement détenues par l'État. Le partenariat public-privé, qui permet l'association aux travaux d'un ou plusieurs entrepreneurs privés, ne

peut raisonnablement être envisagé que sur l'équipement du tunnel. Cette option suppose toutefois que le loyer qui en résultera n'affecte pas l'attractivité du passage en phase d'exploitation.

Vous évoquez dans votre rapport la nécessité d'une “durabilité” et d'une “soutenabilité” des mesures qui seront décidées par le gouvernement pour financer le Lyon-Turin : pourquoi ces conditions ?

Nos propositions portent sur le financement de l'ensemble de l'ouvrage car personne ne peut imaginer que l'on engage la réalisation de celui-ci, sans savoir ce qui se passera au-delà de 2020 alors que le chantier ne sera pas achevé. S'agissant des financements de l'Union européenne, ils s'inscrivent dans la pluriannualité budgétaire de l'Union européenne 2014-2020. En finançant la moitié des études et ouvrages préliminaires au taux de 50 % durant deux campagnes budgétaires, l'Union a marqué son attachement dans la durée à la réalisation de cet ouvrage. La période budgétaire de l'Union, au-delà de 2020, devra bien évidemment s'inscrire dans la logique d'achèvement dans le cadre du programme RTE-T.

150 M€ D'EUROS EN PLUS POUR L'AFITF EN 2017

Le premier budget rectificatif 2016 de l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF) a prévu une rallonge de 150 M€ d'euros d'autorisations d'engagements et de crédits de paiements. Ce montant permettra de financer les travaux qui s'inscrivent dans le plan de relance annoncé en début d'année par le secrétariat d'État aux Transports. L'Agence a majoré aussi les crédits de paiements destinés à la liaison ferroviaire Lyon-Turin de 13,4 M€, portant l'enveloppe à 74 M€ cette année. Elle a examiné treize projets d'avenants et de conventions nouvelles dont la réalisation et le financement d'études et de travaux préliminaires sur le Lyon-Turin.

NOUVEAU LOGO POUR TELT

Deux jeunes Turinois ont remporté le concours lancé, pour son nouveau logo, par la société TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin, en charge de la réalisation et de la gestion du tunnel de base international). Parmi 271 projets d'étudiants du Piémont et de la région Auvergne Rhône-Alpes, le choix du jury s'est porté sur un logo soulignant les valeurs de l'innovation : il représente un idéogramme avec un “L” qui s'allonge pour former la barre horizontale du “T”, symbolisant l'union entre Lyon et Turin. Au-dessus, des barres verticales de différentes hauteurs visualisent les temps de parcours entre les villes européennes qui bénéficieront du tunnel transfrontalier.

ACCORD FRANCO-ITALIEN SUR LES FONDS EUROPÉENS 2015 POUR LE LYON-TURIN

Graziano Delrio, ministre des Infrastructures et des Transports italien, a rencontré le Coordonnateur européen du Corridor Scandinavie Méditerranée, Pat Cox et le Coordonnateur du Corridor Méditerranéen et Projet prioritaire N° 6 Trieste-Divaca, Laurens Jan Brinkhorst. Parmi les sujets traités figurent notamment l'état d'avancement du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin. Le Ministre italien a annoncé la signature de la ratification du traité de 2015 entre la France et l'Italie concernant la première tranche des financements européens (813 M€) alloués au Lyon-Turin. Alors qu'en Europe on parle de rétablir les frontières, Laurens Jan Brinkhorst a souligné : “nous avançons sur les connexions du Brenner et de la Transalpine, en espérant que d'ici 2020, on puisse voir s'accomplir le processus des connexions que l'Europe soutient”.

Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin

8, rue Paul Montrochet | 69002 Lyon
tél : +33 (0)4 26 73 51 57 | info@transalpine.com
www.transalpine.com

