

***La Transalpine***  
***Lyon - Turin***

**EXTRAITS DU LIVRE BLANC**

***Cette liaison européenne est décidée, engageons-la maintenant !***

Décembre 2003

1

### Préface

« L'heure des choix ». C'est ainsi que la Commission européenne avait titré, en septembre 2001, son Livre Blanc sur les transports en Europe.

Le Comité pour la Transalpine propose aujourd'hui son Livre Blanc, parce que le temps du choix est arrivé pour le programme Lyon - Turin. Et c'est clairement aujourd'hui aux Etats, aux gouvernements français et italien, de préciser ensemble leur ligne de conduite concernant ce grand programme du début du XXI<sup>e</sup> siècle.

Depuis son origine, le Comité pour la Transalpine a su mobiliser les acteurs politiques et économiques de part et d'autre des Alpes, pour une ambition commune : celle de faciliter et d'intensifier l'échange économique culturel, touristique entre les Régions d'Europe. C'est ainsi que le Comité pour la Transalpine est né et continue à agir aujourd'hui.

Bien plus qu'une liaison ferroviaire, la Transalpine est un enjeu vital, respectueux de l'environnement, pour une Europe qui grandit. Trop souvent résumé au Lyon-Turin, elle est indispensable pour donner à l'Arc Sud Européen, le moyen d'assurer son développement économique. Elle prend sa réelle dimension lorsque l'on prend conscience que c'est le maillon manquant au Paris-Milan, au Londres-Budapest ou encore au Lisbonne-Kiev.

Le pas décisif que les décideurs franchiront, dans les prochaines semaines et prochains mois, sera la réponse à l'ambition de la France et de l'Italie, pour une Europe équilibrée, qui pourra s'appuyer sur sa capacité d'innovation et sur l'intelligence de ses réseaux logistiques.

Gérard Geoffray  
Vice-Président Délégué du Comité pour la Transalpine  
Président du Conseil Economique et Social Rhône-Alpes.



[www.transalpine.com](http://www.transalpine.com)

## SYNTHESE DES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

La Transalpine Lyon-Turin est décidée. Le Comité pour la Transalpine souhaite apporter sa contribution pour une nécessaire optimisation du programme, afin qu'il ne sorte pas des rails qui lui ont été dessinés par les initiateurs du projet, pour garantir sa réalisation et sa réussite.

Ces préconisations sont autant de réponses à l'AMBI TION EUROPEENNE de la Transalpine Lyon-Turin.

### Les objectifs de la Transalpine Lyon–Turin :

- § Engager le programme dans le respect de l'enveloppe financière projetée, pour se prémunir de toute dérive des coûts. L'objectif de 11 milliards d'euros (valeur 1998) avait été acté lors du Sommet de Turin en 2001.
- § Déterminer de façon ferme une date limite d'engagement des travaux, selon un calendrier ambitieux et soutenable. Aucun retard ne doit être pris pour lancer le programme.

### L'environnement et le développement de la société :

- § Harmoniser les critères d'évaluation économique et socio-économique des projets de grandes infrastructures à l'échelon européen.
- § Choisir une politique volontariste et cohérente pour un rééquilibrage de la route et du rail.
- § Engager sur la totalité du programme une procédure de type « grand chantier ».

## COMITÉ POUR LA LIAISON EUROPÉENNE TRANSALPINE LYON-TURIN

### Le management du projet :

- § Nommer un pilote unique, qui inscrive le programme dans une démarche de nature industrielle et partenariale, favorisant l'approche offre / marché.
- § Placer les acteurs économiques au cœur des phases de concertation.
- § Mettre en place un système de gestion et de management transparent du projet, en associant le plus en amont possible les partenaires privés selon des règles claires et équilibrées.

### Le tracé du Lyon-Turin :

- § Privilégier la réalisation d'un fuseau mixte « voyageurs et marchandises » pour la transalpine Lyon – Turin.
- § Confirmer lors du prochain sommet franco-italien la réalisation du tunnel de base à deux tubes dans son intégralité, à l'exclusion de tout autre scénario phasé.
- § Décider dès la fin de la concertation locale de l'automne 2003, et à l'issue du CIADT, d'un programme de phasage des accès au tunnel de base.
- § Procéder en cohérence avec l'ambition du projet, et avec prudence, à la requalification des lignes existantes.

### Le montage juridique et financier :

#### Objectif principal :

- § Garantir la mobilisation des ressources, en concevant un programme mixte voyageurs – marchandises permettant d'optimiser les recettes engendrées par chaque type de trafic.

#### Objectifs :

- § Définir une architecture contractuelle du projet qui repose sur le principe d'un partage effectif des risques de construction et d'exploitation entre les acteurs des secteurs publics et privés.
- § Confirmer l'engagement de la France à la proposition de la Commission européenne, en faveur d'un soutien financier de l'Union d'au moins 20 % sur la traversée des Préalpes et des Alpes, et d'au moins 10 % sur les accès français et italiens.

## COMITÉ POUR LA LIAISON EUROPÉENNE TRANSALPINE LYON-TURIN

Moyens :

- § Confier la délégation de service public, pour la conception du projet, sa réalisation et son exploitation, à une société de droit européen : une SEM européenne pourrait être à ce titre un outil intéressant.
- § Privilégier la mobilisation des fonds privés, dans un cadre juridique clair, plutôt que la création d'un nouvel impôt ou d'une taxe para-fiscale qui pèsera sur l'économie et la consommation.
- § Favoriser les PPP : des systèmes de défiscalisation peuvent être des mesures intéressantes.
- § Hormis sur les protections nécessaires à la sécurité et aux protections phoniques, procéder avec prudence aux investissements lourds sur les lignes existantes, pour donner efficacement une priorité claire à la valorisation des moyens financiers sur les infrastructures nouvelles.
- § Préciser l'engagement financier de l'État français et des collectivités publiques sur l'intégralité du programme, y compris sur les parties françaises, objets d'un éventuel phasage.

L'intermodalité :

- § Choisir de modifier radicalement l'offre infrastructurelle par un projet intermodal qui optimise les réseaux routiers, ferroviaires et aériens dans une logique de rentabilité globale.
- § Choisir des gabarits d'infrastructures et d'équipements permettant d'accueillir un trafic de fret classique et de transport combiné de très haute capacité, sur ce maillon-clé d'un futur réseau transeuropéen performant.
- § Initier un programme d'autoroute ferroviaire à haute capacité sous les Alpes, à l'image des navettes Eurotunnel.
- § Expérimenter dès maintenant les différents systèmes de route roulante, en étroite collaboration avec les professionnels du transport et de la logistique.
- § Refuser un doublement des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc.
- § Positionner la (les) plates-forme(s) intermodale(s) nécessaire(s) proche(s) des bassins d'emplois et des axes autoroutiers, en forte concertation avec les professionnels du transport et de la logistique.

### CONCLUSION

Cette liaison européenne transalpine est décidée. Ce n'est plus un PROJET, c'est un PROGRAMME lancé, qui a d'ailleurs fait, depuis l'origine, l'objet de plusieurs centaines de millions d'euros d'études, de sondages et de travaux de reconnaissance. Maintenant ce programme doit être calibré pour être réalisable, performant, optimisé. La triple préoccupation d'une maîtrise des coûts, du respect des performances et des fonctionnalités, et enfin d'un calendrier ambitieux, doit être omniprésente.

Pour être crédible sur la volonté de faire aboutir le programme, pour ne pas retarder le Lyon - Turin, trois engagements majeurs doivent être pris en priorité par les États :

- Ø Objectifs du programme clairement déterminés par les États français et italien, en particulier sur les délais pour le lancement des travaux et leur réalisation.
- Ø Concrétisation de la volonté de rééquilibrage rail/route, par la conception d'un programme résolument intermodal, et par la fiabilisation du service assuré par les opérateurs de transport ferroviaire.
- Ø Recherche d'une solution innovante et performante de financement, nécessitant une association de partenaires privés en amont du programme.

Ces engagements doivent être signifiés à l'ensemble des acteurs du programme, que ce soit les acteurs locaux, l'Europe, les futurs financeurs et les futurs utilisateurs, les habitants des Alpes. Deux actes primordiaux sont nécessaires :

- Ø Rédaction et Signature d'un avenant à l'accord du 29 janvier 2001 ;
- Ø Soutien fortement exprimé en faveur des propositions de la Commission européenne, pour la construction d'un réseau transeuropéen, et pour l'obtention d'une aide financière de l'Europe de 30 % sur la traversée des Préalpes et des Alpes du programme Lyon-Turin.

### EN BREF

## Le Comité pour la liaison européenne Transalpine Lyon-Turin

Le Comité pour la liaison européenne Transalpine a pour objet de mener toute action de nature à faciliter ou accélérer la réalisation de la liaison ferroviaire à haute capacité, voyageurs et marchandises, entre Lyon et Turin.

Le Comité, présidé par Monsieur Raymond Barre, regroupe des collectivités territoriales, des entreprises, des organismes économiques, syndicaux, consulaires, des associations. La diversité de ses membres traduit l'importance que revêt cette liaison, vitale pour Rhône-Alpes et le Piémont, fondamentale pour l'avenir des Alpes et de l'Europe. Ce partenariat étroit se renforce encore par la collaboration du Comité pour la Transalpine avec :

- son homologue italien, le Comitato Transpadana coprésidé par Ombretta Colli et Innocenzo Cipolletta,
- la FEDRE (Fondation Européenne pour le Développement des Régions), qui est présidée à Genève par Claude Haegi, et qui anime l'Observatoire des Transversales Alpines.

Ainsi les collectivités locales et les acteurs économiques du Diamant Alpin (triangle Lyon – Genève – Turin) ont cette ambition de s'unir pour promouvoir la nouvelle liaison ferroviaire transalpine à haute capacité Lyon - Turin et sa valorisation au profit du développement et de l'aménagement de la région Rhône-Alpes, des territoires transfrontaliers et de l'Espace Européen. Le Comité pour la Transalpine veille à ce que la réalisation de ce programme réponde à l'attente de ceux qui vivent de part et d'autres des Alpes Occidentales, avec la motivation principale :

10 ans pour ouvrir la nouvelle voie des Alpes.

## COMITÉ POUR LA LIAISON EUROPÉENNE TRANSALPINE LYON-TURIN

» Les 6 objectifs prioritaires :

- 1- Informer et mobiliser les responsables de tous ordres pour leur permettre d'intervenir au meilleur niveau tout au long du processus de mise en œuvre.
- 2- Assurer l'interface acteurs publics et acteurs privés du projet.
- 3- Mettre l'utilisateur au cœur du projet, en poursuivant le travail avec les professionnels qui feront réussir le projet. Favoriser l'intermodalité en travaillant sur la cohérence entre l'aspect infrastructurel et l'approche marché-produits, marketing-exploitation.
- 4- Enrichir et faciliter la réalisation du projet par une réflexion critique et une incitation à l'innovation (financement, matériels, procédures et techniques de mise en œuvre).
- 5- Développer la vision internationale et transfrontalière du projet, en coordination et en cohérence avec nos homologues italiens.
- 6- Communiquer, expliquer, diffuser pour que ce grand projet industriel devienne la propriété du plus grand nombre.

» Le Bureau du Comité

Le Bureau du Comité pour la Transalpine, présidé par Monsieur Raymond Barre et dont Monsieur Gérard Geoffray est Vice-Président, est composé de huit membres du monde politique et économique.

Le Livre Blanc est disponible en version française sur demande

ããããã