

fiche documentaire



TRAVERSER LES ALPES : ... VU D'ITALIE



> POLITIQUE ITALIENNE : LA BARRIÈRE DES ALPES

« Coincée » derrière la barrière des Alpes, l'Italie connaît trop bien le problème des goulots d'étranglement routiers, autoroutiers et la crise du transport ferroviaire. Pourtant, de Lyon à Vienne, de Karlsruhe à Venise, les régions alpines sont l'épine dorsale de l'Union européenne, et surtout un **carrefour d'échanges historique**. Il faut veiller au plus haut point à leur accessibilité : la notion de « voies multiples » prend tout son sens.

70 % du PIB et des exportations italiennes proviennent de la plaine du Pô. Le « Made in Italy », une industrie dotée d'une forte capacité à innover rapidement, a besoin d'un réseau de transports efficace pour continuer à rester dans la compétition mondiale.

Après deux ans de difficultés, un **programme national de grands travaux** est décidé : 125 grands chantiers, 6 priorités dont le Lyon-Turin, le pont du détroit de Messine... Mais l'Italie guette également les progrès des tunnels helvétiques et du Brenner.

L'Italie veut rééquilibrer vers le sud les grands axes ferroviaires européens afin de « muscler », à son profit, les liaisons transalpines, et d'améliorer les connexions transfrontalières entre les états membres au travers des Alpes. C'est pourquoi le gouvernement de Silvio Berlusconi a signé en avril 2004 un accord avec l'Autriche concernant le Brenner, et en mai 2004 un accord financier avec la France pour le Lyon-Turin (63 % du coût à charge de l'Italie).

> LES F.S., LA GRANDE VITESSE

En 2015, les chemins de fer italiens FS (Ferrovie dello Stato) prévoient d'augmenter de plus de 30 % leur trafic voyageurs grâce au réseau national de « l'Alta Velocità ».

Il s'agit d'un basculement audacieux, quand on sait que le système des transports intérieurs italien est largement déséquilibré, au profit de la route (90 % trafic voyageurs, 65 % trafic marchandises).

La société TAV Spa (filiale des FS) est chargée de ce grand projet d'ensemble d'un **réseau à grande vitesse à l'italienne** : Treno Alta Velocità (rames voyageurs ETR + trains fret Intercity).

Le réseau actuel et futur fait la part belle à l'Italie du Nord et à la façade méditerranéenne. La section Turin-Novare va ouvrir à la veille des Jeux Olympiques de février 2006 et l'ensemble de l'axe Turin-Trieste devrait être construit d'ici 2012. Le montant total des travaux s'élève à près de 27,3 milliards d'euros hors tracés transfrontaliers et la liaison Milan-Gênes.

> METTRE L'ITALIE AU CŒUR DE L'EUROPE

Au cœur de ce projet : le **rééquilibrage vers le Sud** de l'Europe du réseau ferroviaire qui privilégie l'Europe du Nord.

Contrairement à la France et l'Allemagne qui seraient tentées de privilégier les axes Paris / Berlin / Varsovie et Paris / Vienne / Budapest, l'Italie économique appelle de ses vœux la dorsale méridionale Espagne / Lyon / Turin / Trieste / Budapest, qui lui est vitale.

Si la France est un « Carrefour obligé », « l'oubli » de la construction de la dorsale méridionale serait une grave « distorsion » pour l'économie italienne face à l'Europe de l'Est (100 millions de consommateurs). Le coût de cette infrastructure est à apprécier dans son ensemble. Pour l'Italie du Nord, et en particulier le Milanais, l'objectif est de devenir le nœud central des trafics européens appelés à s'intensifier avec l'élargissement de l'Union européenne (passage à l'Europe des 25).



... VU D'ITALIE



Le futur réseau grande vitesse



Sergio PININFARINA

6 mai 2004 lors de la signature du Mémorandum

« La signature de l'entente financière pour la Transalpine Lyon – Turin est un résultat historique pour l'Italie, la France mais aussi toute l'Union européenne, pour que le rêve d'une liaison allant du Portugal à l'Europe de l'Est devienne réalité ».

Luca CORDERO DI MONTEZEMOLO

Président de Confindustria - mars 2005

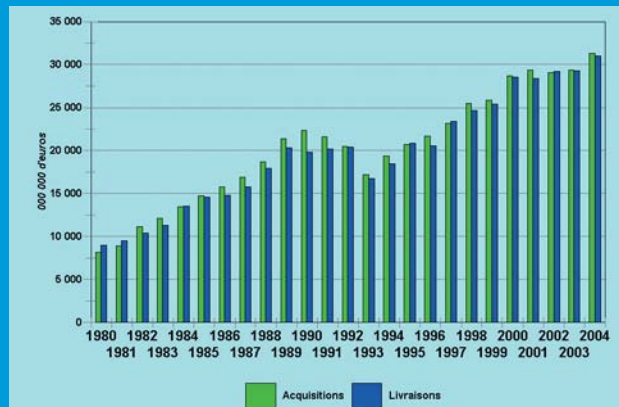
« La réalisation dans les temps de projets comme la liaison Lyon-Turin et le Brenner est une priorité absolue (...). Une économie dynamique doit pouvoir compter sur un système d'infrastructures moderne. »



Planning de mise en œuvre des lignes grande vitesse en Italie du nord



Echanges commerciaux France - Italie



L'Italie est le deuxième partenaire commercial de la France, et le premier de la région Rhône-Alpes.

