

## LYON-TURIN : UN INVESTISSEMENT D'AVENIR POUR UNE LARGE MAJORITÉ DE FRANÇAIS

La société Lyon Turin Ferroviaria (LTF) a réalisé un sondage d'opinion, sur le territoire français, au sujet de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin. Une large majorité de citoyens français (68%) déclare, en particulier, avoir une bonne opinion de cette liaison et de la construction du nouveau tunnel, plus particulièrement ceux habitant dans la région parisienne et dans le sud-est de la France. 72% considèrent que le tunnel transfrontalier favorisera le développement économique et la création d'emplois, et permettra de gagner en compétitivité grâce au report modal, tout en augmentant la sécurité. Cette enquête a révélé également qu'une majorité de Français (63%) déclare que le tunnel transalpin améliorera les échanges en Europe.

## PLUS DE 300 NOUVEAUX SALARIÉS GRÂCE AU LYON-TURIN

Avec la signature du marché d'attribution de la galerie de Saint-Martin-la-Porte, le 14 mai dernier par la société LTF, la vallée de la Maurienne va bénéficier de nouveaux impacts positifs sur son territoire. D'ici la fin de l'année, cela se traduira par un développement économique impliquant le tissu d'entreprises locales, suscitant de l'emploi et un besoin de formation. Ce chantier mobilisera plus de 300 personnes sans compter les autres emplois créés par les sous-traitants, fournisseurs et les six entreprises associées au chantier. Lors du Forum emploi et alternance qui s'est tenu à Saint-Jean de Maurienne en avril, Pôle emploi a annoncé que les premiers recrutements pour le chantier de construction du Lyon-Turin devraient débuter en octobre.

## REMPLACEMENT DE L'ÉCOTAXE PAR LE PÉAGE TRANSIT POIDS LOURDS

Les députés français ont validé l'instauration du dispositif de "péage transit poids lourds" en remplacement de l'écotaxe. Ce péage concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, circulant sur les itinéraires de grand transit (4 000 km du réseau routier national et départemental au lieu de 15 000 km initialement), et supportant un trafic supérieur à 2 500 poids lourds par jour. L'entrée en vigueur se fera au 1<sup>er</sup> janvier 2015, après trois mois de test.

Financièrement, ce dispositif devrait générer une recette brute de 550 à 560 millions d'euros, très inférieure à celle promise par l'écotaxe (1,15 milliard d'euros). La question de savoir comment l'Agence de financement des infrastructures de transport de France va pouvoir couvrir les besoins liés aux engagements des futurs contrats État-Régions reste posée. Le gouvernement envisage de mettre à contribution les sociétés d'autoroute, sous une forme restant à définir.

## ÉDITO

(SUITE DE LA PAGE 1)

### La mise en service du tunnel de base du Lyon-Turin est-elle nécessaire pour entraîner un important report modal sur l'autoroute ferroviaire alpine ?

Le service actuel de l'autoroute ferroviaire alpine sur la ligne historique est en pleine croissance, ce qui témoigne clairement que la liaison Lyon-Turin répond à une demande des entreprises de la logistique. Des améliorations peuvent encore être apportées à la ligne existante sur l'axe du Mont-Cenis, mais il faut accepter la réalité : cette ligne

historique, dans le vrai sens du mot, ne répond plus aux exigences d'une liaison ferroviaire moderne et performante. Elle servira donc dans les années à venir jusqu'à l'ouverture du tunnel de base.

Il est clair que **seule la nouvelle ligne Lyon-Turin aura la capacité d'accueillir un service d'autoroute ferroviaire très performant** et en même temps permettra l'amélioration de l'offre fret classique, réduisant ainsi considérablement le nombre de poids lourds sur la route.



## ACTUALITÉS

**RENCONTRE AVEC JEAN-CLAUDE GAYSSOT,**  
vice-Président du Conseil Régional Languedoc-Roussillon,  
ancien Ministre des Transports

### “LYON-TURIN-MONTPPELLIER-PERPIGNAN, MÊME COMBAT !”

#### L'Union européenne encourage-t-elle la croissance, l'emploi et la compétitivité par une politique ambitieuse de grands travaux ?

L'Union européenne est un acteur incontestable pour mener une politique de grands travaux dans le cadre du "Mécanisme d'interconnexion européenne". Pour 2014-2020, 26 Md€ seront consacrés aux corridors européens de transports contre 8,013 Md€ sur 2007-2013. Ainsi, le financement européen du "Contournement Nîmes Montpellier" est passé de 52 à 152 M€. Cependant, ce mécanisme ne peut être utilisé pour tous nos projets. La Commission européenne semble restreindre cette possibilité, ce qui peut avoir des répercussions négatives en termes d'emplois et de croissance.

#### Quelle est l'importance des corridors européens pour la région Languedoc-Roussillon ?

Le Languedoc-Roussillon occupe une place géographique stratégique. Carrefour de la Méditerranée, il permet de relier la péninsule ibérique au reste de l'Europe, ce qui en fait une région de passage et de transit fort. Sa façade maritime est un atout également pour faire le lien avec les pays de la Méditerranée. En parallèle, cette position entraîne une forte saturation des axes routiers, ce qui nous pousse à développer des solutions alternatives. La réalisation et l'interconnexion du Corridor ferroviaire Méditerranéen sont primordiales pour l'aménagement du territoire, puisqu'il permet de mettre en place des nœuds de connexions prenant en compte les ports méditerranéens et de développer ainsi le réseau secondaire et les trains régionaux. L'accessibilité entre les métropoles est renforcée. À travers les principes de libre circulation de marchandises et des personnes, l'Union européenne travaille à créer un ensemble européen cohérent. Le projet de grande vitesse entre Nîmes-Montpellier-Perpignan s'intègre parfaitement dans cette logique.

#### Quels enjeux représente le Lyon-Turin pour la région Languedoc-Roussillon ?

La liaison Lyon-Turin n'a pas de sens sans la ligne Montpellier-Perpignan. Ces deux projets sont dans la continuité l'un de l'autre et doivent permettre à terme de relier la péninsule ibérique à l'Italie et à l'Europe Centrale et de l'Est. C'est une ouverture sur le reste de l'Union européenne. Les intérêts et externalités positives, en termes de développement économique et territorial, sont forts. Lorsque ministre, j'ai été à l'initiative de l'accord entre la France et l'Italie, c'était pour favoriser, notamment à l'échelle transfrontalière des Alpes et des Pyrénées, le report modal. Lyon-Turin-Montpellier-Perpignan, même combat !

#### Comment s'articule dans votre région la politique de ferroutage et de report modal ?

En Languedoc-Roussillon, avec une seule ligne, nous constituons entre Montpellier et Perpignan, un véritable goulet d'étranglement. L'Europe l'a reconnu et elle peut financer à hauteur de 30% les travaux nécessaires à la réalisation de la Nouvelle Ligne Mixte à Grande Vitesse. Pour répondre à la saturation de nos axes routiers et autoroutiers, le report modal est une politique forte pour le Languedoc-Roussillon. Notre Schéma Régional des Transports et des Communications en fait l'une de nos priorités. Le report modal répond également à des questions d'efficacité économique, d'attractivité et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. Celui-ci se fait à travers le développement de nœuds ferroviaires et de pôles d'échanges multimodaux mais également au niveau du portuaire avec le développement d'espaces ferroviaires portuaires sur les ports de Sète et Port-la-Nouvelle. Nous nous inscrivons dans une démarche de développement durable.

Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin  
8, rue Paul Monrochet | 69002 Lyon  
tél. +33 (0)4 26 73 51 57 | info@transalpine.com  
www.transalpine.com

# latransalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



## DOSSIER FINANCEMENT DU LYON-TURIN IL EST INDISPENSABLE D'INNOVER !

PAGE 4  
RENCONTRE AVEC  
JEAN-CLAUDE GAYSSOT

VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL  
LANGUEDOC-ROUSSILLON,  
ANCIEN MINISTRE DES TRANSPORTS

## ÉDITO

### “LA QUESTION N'EST DONC PLUS DE SAVOIR SI LE LYON-TURIN SERA RÉALISÉ MAIS QUAND ET DANS QUELLES CONDITIONS.”



L. J. BRINKHORST  
Coordonnateur européen  
du Corridor Méditerranéen n° 3,  
dont le Lyon-Turin fait partie

#### Quels enjeux de transport représentent le Corridor Méditerranéen et le Lyon-Turin pour l'Union européenne ?

La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est une des sections clés du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) et constitue le maillon central du Corridor Méditerranéen du Réseau transeuropéen de transport. Depuis le lancement de la politique RTE-T de l'Europe, ce projet figure parmi les projets d'infrastructure les plus importants et reçoit le soutien entier de l'Europe. En effet, le Lyon-Turin représente le seul passage est-ouest ou ouest-est dans les Alpes qui permet ainsi, non seulement l'échange de biens entre la France et l'Italie du Nord mais aussi entre l'Espagne et l'Italie, reliant la péninsule ibérique et le midi de la France à l'est de l'Europe. C'est l'un des seuls moyens d'enclencher un report modal significatif de la route vers le rail, en franchissant les Alpes sur le Corridor Méditerranéen et de favoriser les échanges tout au long du corridor.

#### La ratification de l'accord franco-italien de 2012 et la mise en chantier fin 2014 début 2015 de la galerie de Saint-Martin-la-Porte donnent-elles une nouvelle impulsion au Lyon-Turin ?

Lors du dernier sommet bilatéral franco-italien, le 20 novembre 2013 à Rome, les deux gouvernements ont confirmé l'intérêt stratégique et prioritaire du Lyon-Turin considéré par les deux gouvernements « comme un chantier » et non plus comme un projet. Je crois que le point de non-retour est atteint. N'oublions pas que des études et des travaux à hauteur de 800 millions d'euros ont été déjà effectués. La signature récente du marché pour la réalisation d'un important ouvrage de reconnaissance à partir de la descente de Saint-Martin-la-Porte marque la reprise des travaux en France, tandis qu'en Italie, le projet avance bien avec la percée de la galerie de reconnaissance à La Maddalena. Je suis optimiste : ensemble, nous réussirons à réaliser ce projet d'infrastructure d'une importance majeure, non seulement pour la France et l'Italie, mais pour l'Europe entière. La question n'est donc plus de savoir si le Lyon-Turin sera réalisé mais quand et dans quelles conditions.

#### La question du financement de ce type d'infrastructure est une question clé ?

Évidemment. D'ailleurs, le niveau de la contribution européenne a été augmenté significativement dans la révision récente de la politique RTE-T et atteint désormais 40% (au lieu de 27% précédemment). Ce niveau démontre clairement l'importance que l'Europe accorde à ces projets majeurs. Ceci implique que l'Europe devient le financeur principal de ce projet, contribuant à hauteur de 40%, tandis que la partie italienne sera de 35% et la partie française de 25%. La France devra financer pour sa part 2,2 milliards d'euros, et ceci sur 10 ou 15 ans. En tant que contributeur principal au chantier, l'Europe a un intérêt spécifique à sa réussite, notamment en ce qui concerne le montage financier. Je souhaiterais donc souligner notre volonté et disponibilité à organiser le déploiement de toute assistance technique nécessaire pour aider à structurer le projet, avec toutes les formes de financement possibles : subventions, financements innovants comme les "project bonds", prêt BEI, prêt Caisse des Dépôts, etc. Il est évident que ce travail de montage financier est considérable et doit être effectué au plus tôt.

Suite de l'édito en page 4

