

INTERVIEW // JACQUES GOUNON Président du Comité pour la Transalpine

« Le Lyon-Turin sera un vecteur d'emploi et de croissance »

- Le projet de liaison ferroviaire est examiné par le Sénat jeudi.
- Le PDG d'Eurotunnel soutient un projet « indispensable » pour le fret.

Propos recueillis par
Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

Le marathon législatif du Lyon-Turin touche à sa fin. Le Sénat doit examiner jeudi le texte qui autorisera le gouvernement à ratifier le traité permettant le lancement définitif des travaux de cette nouvelle liaison ferroviaire. Jacques Gounon, le PDG d'Eurotunnel, explique pourquoi il défend activement ce projet.

Pourquoi avoir accepté la présidence du Comité pour la Transalpine, qui regroupe

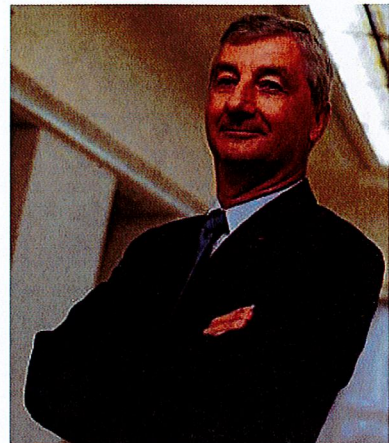
les soutiens au projet du Lyon-Turin ? Frank Riboud, le président sortant, a eu la gentillesse de penser à moi pour lui succéder et j'ai accepté car il me semble important, nourri de l'expérience du tunnel sous la Manche, de faire la promotion des infrastructures structurantes. Ce sont elles qui font la force de la France sur le plan de l'attractivité. Or, aujourd'hui, les investissements dans les infrastructures ferroviaires sont vilipendés, le mot n'est pas trop fort. C'est une approche malthusianiste. Il faut tout faire pour continuer à équiper la France des infrastructures dont elle a

besoin, à commencer par le Lyon-Turin, qui sera un vecteur d'emploi et de croissance.

Quel est l'intérêt de ce projet ? Le futur tunnel de 57 kilomètres qui doit être percé permettra aux voyageurs de rallier Milan depuis Paris en quatre heures. Mais son utilité principale résidera dans le transport de marchandises, et c'est pour cela que l'Union européenne accorde un important soutien financier au projet. Il s'agit du seul corridor qui permettra de relier par train l'Europe de l'Est à l'Espagne et au Portugal.

Le coût est-il compatible avec

les contraintes budgétaires actuelles ? Compte tenu des financements très importants apportés par l'Italie et l'Europe, le coût pour les finances publiques s'élève à 200 millions d'euros par an pendant un peu plus d'une dizaine d'années. Si la France n'est plus capable de dégager cette somme pour un projet de cette importance, c'est à désespérer. La priorité donnée aux transports du quotidien se comprend, mais il ne faut pas pour autant abandonner le reste. Par ailleurs, dans le cadre de la réforme ferroviaire, SNCF Réseau, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, s'est engagé à



« Les infrastructures font la force de la France sur le plan de l'attractivité. » Photo Patrick Kovatsky/AFP

un certain nombre de gains de productivité. Les sommes dégagées pourraient elles aussi être affectées au financement.

C'est tout de même investir beaucoup d'argent dans le fret ferroviaire, alors que celui-ci ne cesse de reculer en France... Le fret ferroviaire doit effectivement composer avec de nombreux handicaps. Mais il s'agit d'une situation conjoncturelle liée aux difficultés du groupe SNCF. Un investissement structurant comme le Lyon-Turin doit le relancer. Partout ailleurs en Europe, le transport de marchandises par train se développe. Les Suisses l'ont bien compris, puisqu'ils viennent d'inaugurer au Saint-Gothard le plus long tunnel ferroviaire au monde. Les Chinois aussi : il y a quelques jours, ils ont fait parvenir à Londres le pre-

« Aujourd'hui, les investissements dans les infrastructures ferroviaires sont vilipendés. »

C'est une approche malthusianiste.

mier train de marchandises parti de leur pays, en passant par le tunnel sous la Manche. Par ailleurs, les chiffres montrent que le trafic des camions qui transitent par les Alpes augmente d'année en année. L'engorgement des voies de passage routières pour les marchandises est une certitude à moyen terme. Le report modal sera donc inévitable, et rend indispensable la construction du Lyon-Turin. ■