

LE QUINQUENAT TRANSALPES

Le 18 janvier 1996 paraît au Journal Officiel de la République française l'arrêté du 15 janvier constituant l'acte de naissance de Transalpes. Les membres fondateurs en sont la Région Rhône-Alpes, la SNCF, la Société du tunnel routier du Fréjus, la Société du tunnel du Mont-Blanc, la société des Autoroutes Rhône-Alpes, la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon pour la partie française, et la Région Piémont, pour la partie italienne. D'une durée de dix années, volontairement limitée à une première phase de quatre années - qui sera finalement prolongée d'un an et demi - le "Groupement d'Intérêt Public a pour objet de conduire, dans une volonté affirmée de multimodalité et de partenariat et dans l'esprit d'une coopération transfrontalière, des études et actions liées au projet de liaison ferroviaire voyageurs et fret : Lyon-Turin - Sillon alpin". Ses représentants se retrouvent régulièrement dans un Comité de suivi composé des représentants en compagnie de ceux des villes concernées (Annemasse, Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble, Communauté urbaine de Lyon, Saint-Etienne, Ambérieu, Maurienne...), de la République et du Canton de Genève, des départements de Rhône-Alpes sauf l'Ardèche, de neuf représentants du Conseil régional Rhône-Alpes et d'un certain nombre d'organismes économiques, il est présidé par Gérard Geoffroy, Président du Conseil économique et social Rhône-Alpes...

LA PARTICULARITÉ RHÔNALPINE

Pour la première fois en France, une Région s'implique de cette manière dans les études d'un tel projet d'infrastructures. Pour Pierre Dumas, il était important d'éviter "ce qu'on avait trop longtemps fait et qui réussissait si mal, une grande liaison qui traverserait une région en la méconnaissant, comme on ferait une cicatrice dans un paysage. Cela me paraissait une conception tout à fait dépassée que d'investir tant dans des liaisons capitales sans en faire l'occasion d'une opération d'aménagement du territoire".

Outre le GIP, la Région Rhône-Alpes co-préside le Comité de pilotage, mis en place au moment du débat d'opportunité, qui dépend du Préfet. "Dans l'accord entre la Région et le

Préfet sur l'ensemble du dispositif, on a renforcé la place de la Région. C'est la garantie d'un pilotage politique équilibré et je crois que c'était aussi important que de confier des études au GIP", affirme Christian Maisonnier. Preuve de la particularité rhônalpine, si un Comité de

pilotage est prévu dans tous les grands projets, que ce soit le TGV Est ou le TGV Rhin-Rhône, seul celui du Lyon-Turin est co-présidé, les autres étant généralement présidés par un haut fonctionnaire.



L'Hôtel de Ville et la place des Terreaux (à Lyon)

UN LIEU DE CONCERTATION EN CONTINU

L'une des principales tâches de Transalpes va consister à réaliser des études approfondies et complètes sur l'aménagement et le développement des territoires, le fonctionnement et l'articulation entre les différents réseaux, les montages financiers, les schémas de fonctionnement et d'exploitation, les aspects transfrontaliers, soit plus d'une vingtaine menées pour le compte du GIP. Limitées à l'origine au domaine régional, les études ont pu aborder un périmètre plus large. Pour Eric Fournier, Président de TRANSALPES, Vice-Président du Conseil régional chargé des transports, le GIP "a eu la capacité de mobiliser un réseau d'experts de haut niveau pour vérifier et approfondir tel ou tel point du dossier". "Ce n'est pas le moindre des mérites du GIP que d'avoir su mobiliser les cabinets d'études et les

personnes ressources", poursuit-il. Le Vice-Président avance même le terme de "benchmarking" pour qualifier cette mission. Pour lui, ces études ont même souvent été "du poil à gratter". "Comme l'Etat, la SNCF, puis Réseau Ferré de France, étaient partie prenante, c'était semi-poil à gratter", nuance-t-il. La plupart de ceux qui ont participé à la vie du GIP loue un "lieu de concertation en continu", qui a permis de donner naissance à une méthode de travail en commun, où les différences ont pu se faire entendre, les oppositions se confronter, pour aboutir à un "bon compromis", selon Louis Besson, toujours très présent et actif. Le représentant du Medef, Maurice Pangaud, établit un parallèle avec le Conseil économique et social régional, où il siège également et où sont représentés les entreprises mais aussi les syndicats. "Quand on réalise un projet de texte, on a pris en compte l'avis des uns et des

autres", dit-il. Des personnalités aux "cultures" différentes ont travaillé ensemble. "Il y a eu une capacité d'écoute et de respect mutuel que je n'ai jamais connue aussi forte", témoigne Michel Rivoire. "Moi, je n'étais absolument pas ferroviaire, mais on a été capable de mélanger nos cultures en moins de deux ans, je reconnais que c'est une prouesse. Pour les gens de la SNCF, je devais avoir l'image de l'arpenteur de territoires à grandes enjambées. Nous, on a découvert que faire marcher des trains n'était pas aussi simple que cela". Pour le Directeur régional de la SNCF, Joseph Moulin, "le GIP a été un vrai lieu de débat, où se sont élaborés les éléments de cohérence globale du projet. Là plus qu'ailleurs, il est passé du stade d'un projet de tracé, de fuseau sur une carte à un projet de développement, dans toutes ses dimensions, à la fois géographique, européen, français et régional, multimodal et multiactivité du projet, fret et voyageurs".

UN LIEU D'ÉCHANGES

La concertation s'est principalement déroulée au sein du Comité de suivi, "qu'on ne prévoyait pas forcément dans le GIP", indique Pierre Dumas. "Mais je voulais d'une part que soient représentées toutes les nuances politiques du Conseil régional et d'autre part, Savoyard moi-même, je percevais bien que d'autres collectivités étaient intéressées, par conséquent les départements, les villes les plus importantes et les chambres de commerce et d'industrie concernés se sont vu offrir des sièges", poursuit l'ancien Ministre. La Conseillère régionale écologiste Nicole Guillhaudin, organisatrice en novembre 1995 à Chambéry de l'exposition "Le ferroutage à la traversée de Rhône-Alpes", a le sentiment d'avoir pu plaider et faire accepter sa cause : intégrer les marchandises dans le projet Lyon-Turin. "Transalpes a été l'un de ces endroits où on a débattu de l'opportunité d'en faire aussi un projet marchandises", explique-t-elle. "Ce n'est pas une instance de décision, mais un lieu d'échanges entre des gens qui ont la capacité de prendre des décisions, au sein duquel certains ont pu faire de la pédagogie". Pour Joseph Moulin de la SNCF, la présence du Comité de suivi a servi "d'aiguillon très fort au conseil d'administration pour avoir une vision globale", car il savait qu'il "aurait à vendre son projet, au sens noble du terme, au Comité de suivi". Le Comité de suivi n'a pas été une chambre d'enregistrement, bien au contraire. "Il y a eu une interactivité qui là aussi

me paraît relativement unique et très intéressante et si j'étais irrévérencieux, je dirais que c'est là que les collectivités se sont vraiment impliquées dans le débat plus que dans le Comité de pilotage officiel. Il y avait un travail préalable qui permettait, à ce dernier, de trouver son efficacité", poursuit Joseph Moulin.



La Fontaine des Elephants à Chambéry

Autre originalité : même les futurs clients, les organisations de transporteurs, ont participé à l'aventure. "On espérait un peu qu'ils viennent nous chercher, nous n'avons pas été surpris. Transalpes a eu une démarche vers les transporteurs pour savoir ce qu'ils attendaient", raconte Christian Carbonell, PDG de l'entreprise de transport Rhonatrans, spécialisée dans le vrac, et membre actif du syndicat Transport et logistique de France (TLF). "C'est une approche assez nouvelle", estime-t-il.

Ces habitudes de travailler ensemble ont eu des conséquences au-delà de Transalpes. Dans le cadre du Comité pour la Transalpine, les grands transporteurs implantés en Rhône-Alpes accompagnés par les politiques et techniciens, ont pu ainsi plaider successivement auprès du Préfet, de la Direction régionale de l'Équipement, de la Direction des Transports terrestres du ministère et de la Commission européenne un dossier d'expérimentation d'autoroute roulante. "Dans ce cas-là, Transalpes a joué un rôle d'émulation", dit Eric Fournier. "Le Préfet a été extrêmement surpris que ce soit la profession "de la route" qui défende le sujet, cela aussi c'est

nouveau", souligne Christian Carbonell.

Pour Michel Rivoire, "la Région a également eu l'intelligence de ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier, en terme d'institutions". Outre Transalpes, l'activité du Comité de la Transalpine, ainsi que l'existence de l'Arc-Sud-Européen, entente interrégionale réunissant depuis 1995 une quarantaine de régions, ont permis de jouer sur plusieurs réseaux. L'un des objectifs de l'Arc est d'assurer un meilleur équilibre entre le sud et le nord de l'Europe, notamment par une plus grande maîtrise des flux d'échange et de transit sur la grande diagonale sud-européenne.

LES BAS ET LES HAUTS

Jusqu'en 2001, où la décision politique est définitivement acquise, Transalpes va vivre quelques aléas, car les événements de la scène politique ont des retombées sur la vie du projet. D'abord c'est la dissolution de l'Assemblée Nationale décidée par le Président de la République, Jacques Chirac, qui entraîne un changement de majorité en France en juin 1997, et par conséquent un gel des décisions, même si le dossier de consultation est prêt à partir d'avril. L'année suivante, la crise au Conseil régional Rhône-Alpes entraîne des perturbations sur l'institution pendant près d'un an et ralentit ses travaux. Même si les priorités semblent ailleurs, les acteurs régionaux maintiennent la flamme.

En particulier dans les vallées alpines traversées quotidiennement par les camions, l'espoir n'a cessé d'être entretenu. "Habitant la vallée de Chamonix, je sais à quel point combien certains continuaient à se battre", se souvient Eric Fournier, Vice-Président du Conseil régional, chargé des transports. La Maurienne et la Combe de Savoie se battent avec le même acharnement.

Transalpes continue à travailler, fournissant huit rapports en 97 et 98, notamment sur les montages financiers envisageables pour la partie française.

Transalpes s'attache aussi, comme le prévoit sa convention constitutive, à des "actions de communication et de vulgarisation sur les enjeux et les objectifs du projet". Le 24 janvier 1997, plusieurs centaines de responsables politiques et économiques, suisses, italiens et français, se retrouvent pour un colloque à l'Ecole Normale Supérieure de Gerland, à Lyon, à l'initiative du Comité de promotion pour la Transalpine. Transalpes doit également prendre en compte l'arrivée d'un nouvel acteur, Réseau Ferré de France, chargé désormais des infrastructures ferroviaires mais dont la dette héritée de la SNCF restreint les capacités d'investissement.

"RIEN NE PRESSE"

Le 29 mai 1998, la publication du rapport Brossier sur la politique française des transports

terrestres dans les Alpes, commandé en septembre 1997 par le nouveau Ministre des Transports, à l'Ingénieur général des Ponts et Chaussées, refroidit les ardeurs : même s'il ne conteste pas l'intérêt du projet, il estime que rien ne presse, recommandant au Ministre d'améliorer les équipements existants plutôt que de percer un nouveau tunnel pour ouvrir

une nouvelle voie. Le document écarte une saturation des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus à l'horizon 2010, même avec les hypothèses les plus hautes de trafic, et plaide, pour le fret, en faveur d'une amélioration de la capacité d'accueil de la gare de Modane. Pour "Le Progrès" de Lyon, c'est un "coup de frein", Le Dauphiné Libéré évoque "le rapport qui enterre le TGV Lyon-Turin". Parmi les omissions du rapport, la croissance du trafic routier dans les vallées alpines et son acceptation par les habitants ne sont guère abordées. Charles Millon pointe, dans un courrier de juin 1998 adressé à l'ensemble des membres de la conférence régionale de concertation, "un certain nombre d'erreurs d'analyse, largement dues au manque de concertation lors de sa rédaction, d'où l'ignorance de réalités locales". "Les montagnards le savent bien ; dans une expédition, pour atteindre un sommet précis, il faut un bon camp de base, nous y sommes, et un certain nombre de camps intermédiaires préservant l'énergie indispensable au succès. Je souhaite très sincèrement que nous puissions préciser la méthode la plus efficace pour poursuivre, ensemble, un projet qui nécessitera, pour sa réussite, beaucoup de réalisme, beaucoup d'énergie et beaucoup d'abnégation et de modestie, dans la mesure où il concerne avant tout l'avenir de nos enfants et petits-enfants", conclut-il.



Le jet d'eau de Gerland

DU GLOBAL AU LOCAL

Localement, le projet de liaison déclenche les appétits. Chargé par Transalpes d'effectuer un mini-audit, en février 1998, pour faire le point sur un "projet qui s'est enrichi et complexifié sous l'effet d'un enchaînement de faits et d'actions", Michel Fiquet, ingénieur à la retraite qui a participé au Comité de suivi depuis sa création, dresse un constat sans langue de bois. "Le Grand Projet est attaqué par le local", écrit-il après avoir noté que "les acteurs locaux très

intéressés par les TER deviennent sensibles aux réaménagements des lignes existantes, etc... sortent alors toutes les "bretelles", tous les "shunts" et toutes autres possibilités dans "leur" territoire. On ne parle plus des heures gagnées sur Paris-Turin mais des minutes gagnées entre Chambéry et Annecy !". Plus loin, il indique clairement : "En caricaturant un peu, dès que la gare Dauphiné-Savoie remonte un peu plus au nord, les Isérois demandent une desserte par le sud". Michel Fiquet s'étonne aussi de la rigidité des procédures réglementaires, "à l'époque de la communication en temps réel", et propose notamment "une simplification extrême des instances, c'est-à-dire une centralisation pour avoir plus de cohérence, plus d'efficacité et moins de redites". Au conseil d'administration de Transalpes, ses conclusions sont accueillies "de façon assez froide", se souvient-il.

LE DRAME DU MONT-BLANC

La liaison Transalpine va être relancée par un incendie qui se transforme en drame européen. Le mercredi 24 mars 1999, en fin de matinée, un camion, transportant de la margarine et de la farine et conduit par un chauffeur belge, entre dans le tunnel du Mont-Blanc côté français. Au kilomètre 6, il s'embrase ; derrière lui, trente-trois camions et voitures de tourisme sont pris au piège. Le bilan est lourd : 39 morts. Cet effroyable événement bouleverse le pays, provoque un choc politique et psychologique, amenant à une prise de conscience des plus hautes autorités de l'Etat. Il est nécessaire de trouver une alternative à la croissance du trafic routier dans la traversée des Alpes pour éviter, à l'avenir, que cela ne se reproduise. "A l'exception du transit à travers la Suisse, la part du marché du chemin de fer est faible et diminue régulièrement alors que le trafic continue à croître", notait, en 1997, Jean Hourcade de la Commission européenne, dans un article sur "la problématique du transport dans l'Arc-Sud-Européen". Le Chef de l'Etat, Jacques Chirac et le Premier Ministre, Lionel Jospin se rendent sur place pour rendre hommage aux victimes, de même que le Président du Conseil italien, Massimo d'Alema. Le Chef du Gouvernement s'engage. "Je sais que le Ministre des Transports va demander à la SNCF de faire un effort particulier pour prendre le relais de ce qui ne peut pas être transporté par le tunnel du Mont-Blanc, mais il va falloir aussi que nous réfléchissions au plan national et européen à une relance du transport combiné de marchandises", dit-il à la presse. Quelques jours plus tard, le Ministre des Transports lance un appel en faveur d'une "nouvelle donne" pour arriver à "un doublement du trafic marchandises ferroviaire dans les dix ans à venir". "C'est une bataille volontaire, le problème est posé à l'échelle européenne". Le projet Lyon-Turin peut

repartir. En avril, l'Etat, la Région, la SNCF et RFF signent une convention d'études quadripartite. En novembre, le sommet franco-italien de Nîmes s'engage en affirmant que le Lyon-Turin sera réalisé, tout en donnant rendez-vous au Sommet prochain, à Turin, en octobre 2000. Il reste encore du chemin, l'année 2000 sera capitale.





RIEN N'EST ACQUIS

Les événements s'accroissent. Derrière les discours sur l'engagement en faveur du projet, pointent des tensions entre les différents acteurs. Malgré le drame du Mont-Blanc et les discours politiques, malgré les visites présidentielles et ministérielles, certains responsables continuent à penser que rien ne presse. Les études sur le financement demandées à la Commission Intergouvernementale prévues par le sommet de Nîmes, en 1999, ne se font pas.

L'investissement, il est vrai, est important. Transalpes va alors pleinement jouer son rôle de "veilleur", d'abord en mobilisant son réseau, en particulier du côté italien. Engagé en 1999, un travail de "conseil" auprès des Piémontais s'est poursuivi en 2000. La Présidente de la Région Rhône-Alpes, Anne-Marie Comparini, souhaite accélérer le processus et confie à Transalpes la mission d'apporter aux collectivités et organismes italiens son expérience dans le "domaine de la concertation et dans son réseau transfrontalier". Des responsables de Transalpes se rendent régulièrement en Italie, deux jours par semaine. Ce travail portera ses fruits, notamment lorsqu'il s'agira de mobiliser tous les acteurs régionaux des deux côtés de la frontière avant le Sommet de Turin. Ensuite, le GIP continue à fournir des éclairages, des notes, des explications sur un dossier rendu complexe

par ses opposants. "En 2000, les activités ont été des actions de participation aux dernières études, j'allais dire de 'mise en résonance' sur les problèmes d'exploitation, de financement, de bonne connexion et de bonne harmonisation avec le réseau. Le rôle de Transalpes a toujours été un rôle d'appui et un fournisseur de mise en réseaux, il n'a pas un rôle opérationnel", explique Michel Rivoire. Dans ce moment important Transalpes et le Comité pour la liaison européenne Transalpine, plus chargé du lobbying, n'ont jamais été aussi complémentaires. En novembre, le Comité et son homologue italien lancent une réflexion sur le partenariat public et privé, à l'initiative de ses deux Présidents, Raymond Barre et Sergio Pininfarina. Elle a été "fondamentale", commente Michel Rivoire, "dans la prise de décision politique".

Entre temps, Transalpes a été prolongé de six mois, car le Sommet de Turin initialement programmé en octobre a été repoussé deux fois. Finalement, il se tiendra en janvier 2001, une nouvelle étape de ce projet au long cours, capitale pour son avenir.



Le Palazzo Reale à Turin

"Tout le monde était conscient que s'il n'y avait pas de décision positive et claire, accompagnée d'un calendrier de réalisation à Turin, le projet était rangé dans la catégorie des gros projets irréversibles mais non datés", explique Michel Rivoire.

L'une des missions de Transalpes sera alors de "simplifier" le dossier pour faciliter la décision politique, de revenir sans cesse au discours de la simplicité, de la lisibilité et de la globalité de

manière à permettre à ses commanditaires de ne pas oublier les enjeux. Le Lyon-Turin n'a d'intérêt que s'il est traité au niveau européen, dans sa globalité, dans une stricte égalité entre les marchandises et les voyageurs, dans une logique d'intermodalité avec la route et, bien sûr, avec un délai de réalisation clairement fixé à une échéance proche. Transalpes a permis de faire prendre conscience des enjeux du dossier à ses partenaires, en ayant une bonne connaissance de l'ensemble des acteurs et des éléments techniques.

Parallèlement aux études et à la mobilisation de ses réseaux, Transalpes anime un Comité de pilotage pour la communication, et participe à de nombreux colloques, réunions et actions de communication.

Deux magazines sont publiés, un site internet est créé,

une série régulière de lettres d'information ("La Transalpine news") est diffusée. La marque "Transalpine" s'impose comme une référence.

Pour rendre le projet plus lisible auprès d'un public plus large, Transalpes crée et participe au lancement de la Course Hannibal, du nom du célèbre général carthaginois qui franchit les Alpes en 218 avant Jésus-Christ, à la tête d'une armée de 30 000 hommes, emmenée par 8 000 chevaux et une trentaine d'éléphants. La première édition, organisée par les étudiants de l'école de Management de Lyon, a lieu en octobre 2000. Réunissant des équipes de six personnes, ce raid est un parcours complet entre Lyon et Turin en passant par l'aéroport Lyon/Saint-Exupéry, Chambéry, les vallées et les montagnes assorti d'une série d'épreuves (course à pied, VTT, canyoning, trekking, parapente...).



" UNE DÉCISION HISTORIQUE ET IRRÉVERSIBLE "

Le 29 janvier 2001, le Président de la République française, Jacques Chirac, le Président du Conseil italien, Giuliano Amato, et le Premier Ministre français Lionel Jospin, annoncent finalement un accord sur la réalisation du Lyon-Turin avec une date de mise en service : 2015. "Il s'agit d'une décision historique et irréversible", déclare Jacques Chirac. Transalpes voit ainsi atteint l'objectif principal qui lui était assigné et vit ses derniers mois. Mais son héritage est bien là.

Tout d'abord, les études, en particulier celles concernant le financement, serviront sans aucun doute au "Monsieur Financement", dont la nomination été annoncée par le Ministre des Transports, à Lyon au mois de mai 2001. Ensuite, la marque "Transalpes" s'est imposée à tel point que plusieurs administrateurs, lors du dernier Conseil d'Administration, se sont montrés intéressés par une «reprise». Pour Eric Fournier, l'esprit du Comité de suivi doit se poursuivre. "Il faudra trouver une nouvelle forme partenariale qui permette l'appropriation collective du projet par les acteurs régionaux et éviter une identification trop institutionnalisée". Pendant toute l'année 2000, le passage de témoin s'est fait naturellement au Comité pour la Transalpine. Et, assurance que le travail mené depuis 1996 sera poursuivi, les anciens membres du comité de suivi de Transalpes se retrouvent désormais au sein du comité d'orientation et de concertation du Comité. Transalpes disparaît, longue vie à la Transalpine !

Texte : François BOUGON

Turin

Lyon





LONGUE EST LA ROUTE...

Le 29 janvier 2001, Les Etats français et italien ont pris la décision de réaliser totalement et avant 2015 la liaison ferroviaire fret et voyageurs Lyon-Turin, maillon manquant européen permettant de mettre en réseau 5 000 km de lignes desservant 250 millions d'Européens. Si tout le monde s'accorde à reconnaître que la Transalpine constitue une priorité pour l'Europe, longue est encore la route à parcourir avant de voir le bout du tunnel...

Ainsi, la Transalpine est le seul moyen de garantir à long terme, la sécurité et la fiabilité des transports en Europe. Christian Gauduel, Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Rhône-Alpes ajoute même que "la création de grands itinéraires de transport, telle que la liaison Transalpine, est fondamentale pour les entreprises qui ont besoin de fluidité et de fiabilité" sans oublier, poursuit-il que "la Transalpine est un formidable moyen de développement et de richesse. Sans elle, la région va prendre un retard de 30 ou 40 ans qui sera très difficile et très long à rattraper".

ROUTE ET RAIL, MAIN DANS LA MAIN

Certaines statistiques prévoient d'ici 2015-2020, près de 80 millions de tonnes de marchandises qui transiteront à travers les Alpes ! "Et si l'on maintient la tendance actuelle, 70 millions circuleront par route et 10 par le rail, ce qui est proprement inadmissible" s'emporte Michel Rivoire, "nous devons veiller à rééquilibrer cela ou tout au moins limiter la croissance de la route" complète-t-il. Pour autant, il ne s'agit nullement d'opposer la route au rail. Bien au contraire ! Le maître-mot étant alors la complémentarité. "C'est bien pour cela que les transporteurs routiers sont partie prenante du dossier de la Transalpine" prévient Philippe Grillo, Président de la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France en Rhône-Alpes. Et de poursuivre "dès lors que le fer se justifie, notre intérêt n'est pas d'essayer de lui prendre des parts de marché. Notre volonté n'est pas de faire du tout camion à outrance". Pour les acteurs du transport, il est ainsi apparu très clairement que l'on ne pourra pas continuer à mettre indéfiniment des camions sur la route, "c'est un non-sens économique" souffle à demi-mot Philippe Grillo. Et c'est sans compter la dimension écologique qui tend à prendre une importance grandissante dans la vie quotidienne, et *a fortiori* dans le domaine du transport de marchandises. Or, de plus en plus, les entreprises de transport prennent conscience de leur rôle sociétal et du fait qu'elles doivent être

respectueuses de l'environnement dans lequel elles évoluent tous les jours. En résumé : "contrairement à certains à priori, la Transalpine est aussi dans l'intérêt des transporteurs routiers" conclut Christian Gauduel.

Mais *quid* du nerf de la guerre, du financement d'un tel projet ?

QUI VA PAYER ?

11 milliards d'euros (soit environ 70 milliards de francs ou le budget annuel des vingt premières collectivités de Rhône-Alpes), c'est la somme qu'il faudra investir sur une douzaine d'années pour réaliser la liaison Transalpine, comprenant - tout de même - un tunnel de 54 km sous les Alpes. "Un montant jugé pharaonique, allons donc !" s'étonne Michel Rivoire.

A l'échelle industrielle, cela représente l'équivalent de ce que EADS a investi en quatre ans, en recherche et développement pour le nouvel Airbus A380. "Alors arrêtons de dire que c'est impossible à réaliser...".

FINANCEMENT MIXTE

Pour le Ministre français de l'Équipement et des Transports, Jean-Claude Gayssot : "Il est évident que nous serons amenés à mettre en place un partenariat avec le privé" déclare-t-il à Modane lors de la rencontre ministérielle franco-italienne du printemps 2000.

Le 15 juin 2000, Raymond Barre et Sergio Pininfarina, Présidents respectifs des Comités français et italien pour la Transalpine et la Transpadana, ont plaidé également pour ce type de financement, véritable clé de réalisation d'un projet aussi ambitieux. Ils ont évoqué aussi la sollicitation de la Banque européenne d'investissements, de la San Paolo IMI, de la Caisse des dépôts et des consignations, des Caisses d'épargne franco-italiennes et du marché financier international. D'autre part, un certain nombre d'études engagées par des groupes bancaires français et italiens, montre qu'un financement par des fonds privés de l'ordre du tiers est envisageable.

Christian Gauduel juge prudent, quant à lui, d'ajouter qu'il est indispensable "de dépasser les idéologies afin d'agir dans l'intérêt général. Si cette opération ne se fait qu'avec des fonds privés, nous serons en présence d'un Eurotunnel bis et on voit ce que cela a donné.

En revanche, s'il n'y a que des fonds publics, les délais seront impossibles à tenir et s'étaleront sur des années. Nous devons donc opter pour une solution mixte", "d'autant plus qu'une telle solution est la meilleure garantie d'une parfaite transparence", complète Michel Rivoire. Une approche mixte, "réaliste et pragmatique", permettrait d'améliorer sans nul doute la rentabilité économique nécessaire pour un tel projet. Pourtant, Philippe Grillot souhaite insister sur une autre difficulté à envisager et à prendre au sérieux. "Il faut éviter l'écueil qui consisterait à dire qu'à partir du moment où il existe un accord sur le financement en partie privé, on laisse à l'Etat, aux collectivités le soin de régler tout ce qui touche à l'infrastructure et son exploitation". Par là, le Président de TLF veut éviter que de "belles infrastructures soient mal utilisées" parce que mal exploitées par des décideurs n'ayant aucune expérience du terrain. "Pour éviter ces erreurs, nous souhaitons être aussi entendus sur les méthodes d'exploitation", conclut-il. Michel Rivoire reste également concret : "La seule façon d'entrer réellement dans le projet est de s'attaquer au problème du financement. Or c'est un des rares points d'achoppement auquel nous nous heurtons". A ces nombreuses interrogations, Philippe Grillot répond qu'il est indispensable que les industriels soient omniprésents, "sinon rien ne bougera et nous entrerons dans une spirale infernale où le temps ne comptera pas".

Il est indispensable, en dépit de la décision du sommet de Turin d'éviter "que la pression ne tombe et que tout le monde s'endorme sur ses lauriers". Mais ils restent optimistes. Tant au niveau économique qu'au niveau politique, ils croient déceler une "espèce d'unité" avec en prime l'existence "d'une véritable connivence des deux côtés des Alpes...".

Extrait de "Lyon-Turin, la liaison que l'Europe attend", table ronde animée par Antoine de Font Reaulx, parue dans la "Revue Parlementaire" (juin 2001).



