

# Infrastructures & Mobilité

La revue des politiques durables de transport

N° 124 - janvier 2013

Dossier

Débat

Interview



L'A89 aux portes de Lyon



**Marie-Guite Dufay**  
présidente de la région Franche-Comté  
« Il est essentiel que les opérateurs ferroviaires s'emparent de la dimension européenne »



**Louis Besson**  
chef de la délégation française de la CIG Lyon-Turin  
« La France se donne ainsi les moyens d'un report modal massif de la route au rail dans la traversée des Alpes »



**Barbara Dalibard**  
directeur général de SNCF Voyages  
« Sur les temps de trajet de moins de 3 h, la part de marché TGV est stabilisée à un peu plus de 65% »

**Grande vitesse  
ferroviaire :  
quelles  
perspectives ?**



# Lyon-Turin : quelles priorités ?

*Projet emblématique de grande vitesse ferroviaire, ayant fait l'objet d'un traité franco-italien, le Lyon-Turin est très contesté. Faut-il prioriser sa pièce maîtresse, le tunnel transfrontalier, en reportant les accès, faut-il au contraire améliorer d'abord ces derniers ; comment le financer ; le projet lui-même est-il une priorité ? Les questions que nous avons soumises à Louis Besson et Philippe Essig constituent le 119ème débat d'I&M.*



## Louis Besson

est le chef de la délégation française de la commission intergouvernementale (CIG) franco-italienne pour le Lyon-Turin. Ancien élève de l'IEP de Grenoble, il est élu maire de Barby en 1965 et député de Savoie en 1973 (reconduit jusqu'en 1988). En

1976, il est élu président du conseil général de la Savoie (jusqu'en 1982). Porté à la mairie de Chambéry en 1989 (reconduit en 1997, puis de 2001 à 2007), il prend le portefeuille du Logement (1989) puis des Transports (1990-1991) au gouvernement. Il est nommé secrétaire d'Etat au Logement en 1997 (jusqu'en 2001). Depuis 2001, il est le chef de la délégation française de la CIG pour le Lyon-Turin les années impaires et le président de la CIG les années paires. Il est élu président de Chambéry métropole en 2005 (reconduit en 2008).



## Philippe Essig

est consultant depuis 1991. Ancien élève de l'Ecole polytechnique et ingénieur général des Ponts et Chaussées, il a largement consacré sa carrière aux chemins de fer : de 1957 à 1966 en Afrique (Sénégal, Côte d'Ivoire et Cameroun), puis de 1966 à 1985 à la RATP, comme ingénieur d'études, directeur du réseau ferré, puis directeur général à partir de 1982. Il assume la présidence de la SNCF entre 1985 et 1988, puis est nommé secrétaire d'Etat au Logement en 1988. De 1988 à 1991, Philippe Essig préside TransManche Link, consortium en charge de la construction du tunnel sous la Manche. En 1989, il est chargé par le gouvernement de dessiner le tracé du TGV Est. Il est également président de l'Institut pour une culture de sécurité industrielle.

**Projet de transport emblématique, le Lyon-Turin a fait l'objet d'un accord entre Etats, récemment réaffirmé au plus haut niveau. Sa réalisation est cependant suspendue à son financement par les fonds européens à hauteur d'au moins 40% de son coût, au moins pour le tunnel international. Cette condition sine qua non sera-t-elle lourde de conséquences ?**

■ **Louis Besson** - L'UE a, dès 1994, inséré le Lyon-Turin parmi ses projets prioritaires dans le cadre de la réalisation du réseau transeuropéen. En 2004, l'UE a de nouveau intégré le Lyon-Turin dans une liste plus restreinte de 30 projets prioritaires. En 2012, la Commission européenne a bien recommandé un financement par l'Union, à hauteur de 40%, des futurs travaux du tunnel international transalpin, ce dans le contexte du nouveau programme pluriannuel RTE-T 2014-2020. Bien entendu, cette recommandation de la Commission doit encore être validée par le Parlement européen. Mais on voit mal le Parlement remettre en cause un projet tel que le Lyon-Turin, porté si fortement par l'UE, emblématique de la construction européenne et pour lequel les présidents Hollande et Monti ont réitéré l'engagement des deux Etats, le 3 décembre dernier, lors du sommet franco-italien de Lyon.

■ **Philippe Essig** - C'est une décision sage : la France et l'Italie n'ont pas un besoin urgent de cet investissement ; il est normal qu'elles en subordonnent l'engagement à la volonté de l'Europe de préparer le très long terme en participant financièrement à un niveau élevé.

*« La France se donne ainsi les moyens d'un report modal massif de la route au rail du transport des marchandises dans la traversée des Alpes. »*

*Louis Besson*

**structures existantes n'est-il pas nécessaire, y compris pour l'accès au tunnel ?**

■ **L.B.** - Comme l'a souligné le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, dans sa réponse à la Cour des comptes, la nouvelle liaison Lyon-Turin ne vise pas seulement à répondre aux besoins de mobilité mais aussi à permettre la mise en place d'un report modal très important du trafic routier vers le mode ferroviaire. La nécessité de sécuriser les échanges entre la France et l'Italie à travers les Alpes a été renforcée après que les accidents survenus dans les tunnels alpins, en 1999 et 2005, ont mis en évidence la fragilité du système actuel qui repose principalement sur le mode routier.

Comme l'a rappelé Jean-Marc Ayrault, les caractéristiques techniques des infrastructures ferroviaires existantes ne permettent aucunement de répondre à cet objectif stratégique. Aussi a-t-il été fait à juste titre le choix d'un tunnel de base de grande longueur et doté de pentes autorisant la circulation de trains de fret de tonnage important. Les autres Etats alpins ont d'ailleurs tous fait le même choix, la Suisse avec les tunnels du Gothard et du Lötschberg, l'Autriche et l'Italie avec le tunnel du Brenner.

Les contraintes de la ligne actuelle, qui date de l'époque de Cavour, ne se limitent pas seulement aux pentes. Elles ont également trait à la sinuosité du tracé des accès, à certains goulots d'étranglement (tels les

45 km à voie unique entre Chambéry et St-André-le-Gaz), au fait que le trafic international interfère toujours plus avec le développement du service cadencé de voyageurs, métropolitain et régional, en particulier autour des villes de Lyon, Chambéry et Turin.

Plus globalement, il est certain que la ligne actuelle sera de plus en plus obsolète au cours des prochaines décennies. Elle sera donc de moins en moins adaptée pour les trains de marchan-

**Ce projet a fait l'objet, l'été dernier, d'un rapport alarmiste de la Cour des comptes qui considère que « d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toutes été complètement explorées de façon approfondie ». Parmi ces solutions, le renforcement des infra-**



dises de grande capacité, ne serait-ce qu'en raison du point haut de la ligne actuelle qui se situe à une altitude de 1 300 m!

■ **P.E.** - La Cour des comptes a fait une analyse juste : des solutions alternatives innovantes et élégantes ont été proposées, elles n'ont effectivement pas été explorées. Nous sommes au cœur du sujet : le «renforcement» de l'existant devrait être prioritaire, en particulier en rendant la ligne historique Ambérieu-Modane performante et irréprochable du point de vue de l'environnement. Par ailleurs, en améliorant la traversée des Préalpes entre Lyon et Chambéry qui, ne l'oublions pas, étaient dans deux Etats différents (la France et le Royaume de Piémont-Sardaigne) au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque le réseau ferroviaire a été dessiné.

**Compte tenu, à l'exception de Vintimille, de la relative stagnation des trafics transalpins depuis plusieurs années et de la concurrence des itinéraires suisses, quelles sont les perspectives et les conditions réalistes et acceptables par les acteurs concernés d'un véritable report modal ?**

■ **L.B.** - Malgré la crise, les échanges restent soutenus à travers les divers passages alpins franco-italiens et ils pourraient augmenter dès la sortie de crise. Mais bien sûr, cela ne suffira pas à assurer le succès du Lyon-Turin. A l'image de la Suisse, il faudra aussi que soit mise en place une politique efficace de report modal visant à transférer, depuis la Méditerranée jusqu'à nos Alpes du Nord, le maximum de poids lourds sur la nouvelle liaison ferroviaire.

La France et l'Italie ont de fait jugé cette politique de report modal indispensable, avec des mesures réglementaires et une hausse des péages routiers qui viendront en accompagnement de la nouvelle infrastructure ferroviaire, principes pris en compte dans l'accord intergouvernemental du 30 janvier 2012 à travers une annexe significative. Ne perdons pas de vue que 2,7 millions de poids lourds ont franchi en 2011 la frontière franco-italienne entre le Léman et la Méditerranée, contre 1,2 million qui traversent la Suisse alors que ce pays ouvrira le tunnel de base du Gothard dans 4 ans!

*« Le "renforcement" de l'existant devrait être prioritaire, en particulier en rendant la ligne historique Ambérieu-Modane performante et irréprochable du point de vue de l'environnement. »*

*Philippe Essig*

■ **P.E.** - Qui dit «report» suppose qu'il y a un trafic existant. Force est de reconnaître que le trafic terrestre total, tous modes confondus, stagne depuis 20 ans à un niveau moyen qui contraste avec la croissance et le niveau bien plus élevé des trafics des itinéraires nord-sud traversant l'Autriche et la Suisse.

Pour le trafic existant et prévisible dans les prochaines décennies, une source d'amélioration du report se trouve dans les immenses progrès technologiques qui sont apparus depuis longtemps et qui pourraient être mis au service du fret ferroviaire en réduisant ses coûts de moitié.

A contrario, si vous imaginez amortir par le niveau des péages, tant soit peu, un ouvrage comme le tunnel de base, la majoration du coût des transports ferroviaires qui en résulterait l'éliminerait à coup sûr du marché.

**Est-il envisageable que le financement des 8,5 Md€ du coût du tunnel de base (dont près de 2,2 Md€ pour la France en cas de subvention européenne) soit assuré par des outils obligataires de type project bonds ? Quelle sera en outre la part des**

**péages payée par les entreprises ferroviaires utilisatrices ?**

■ **L.B.** - Jusqu'à présent, les études de Lyon Turin Ferroviaire en la matière avaient surtout pris en compte la maîtrise d'ouvrage publique concernant le génie civil et de possibles PPP pour les équipements. Mais des études sur les capacités contributives seront livrées au printemps prochain dans le cadre d'approfondissements, à la demande des gouvernements, sur le montage juridique et financier. En tout état de cause, le recours aux *project bonds* est pleinement envisageable. Quant à la part de financement apportée par les futurs péages payés par les entreprises ferroviaires utilisatrices, elle est en cours d'évaluation.

■ **P.E.** - Je n'ai pas de compétence financière pour répondre à la première partie de la question. Ni de «pouvoir politique» pour orienter les choix qui seront faits pour la seconde partie. Mais je renvoie à ma réponse à la question précédente pour dire que si ces péages doivent couvrir une partie – même minimale – de l'investissement, le fret ferroviaire disparaîtra.

**Peut-on considérer aujourd'hui que toutes les oppositions au projet côté italien sont levées ?**

■ **L.B.** - Un large processus de concertation a été lancé, en 2006, par les pouvoirs publics italiens via un «Observatoire technique», présidé par le commissaire du gouvernement Mario Virano, pour dialoguer avec les oppositions locales en vallée de Suse. Ce processus a porté ses fruits. L'Observatoire a rassemblé toutes les parties. Il a notamment travaillé sur la capacité de la ligne historique dans la vallée de Suse et sur l'analyse coûts-bénéfices du projet. Les collectivités locales ont été par ailleurs pleinement associées à l'élaboration du projet préliminaire du nouveau tracé qui a été approuvé en août 2011. Le projet définitif sera livré en février prochain. Aujourd'hui, une partie des communes de la vallée de Suse demeurent opposées au projet mais les communes directement concernées par le nouveau tracé comme Suse ou Chiomonte sont désormais favorables au Lyon-Turin.

La contestation a pu par ailleurs se radicaliser, mais en devenant le fait de groupuscules qui ont mené des actions violentes, en 2011, pour s'opposer, sans succès, à l'ouverture du chantier italien à Chiomonte.

■ **P.E.** - A titre personnel, je ne peux exprimer aucun avis. Mes correspondants me disent que les oppositions sont loin d'être levées en Italie et même en France ; la récente prise de position des élus écologistes de Savoie en est l'illustration.

**En conclusion, en période de ressources financières contraintes, le Lyon-Turin doit-il être privilégié parmi les grands choix d'infrastructures de transport auxquels la France devra procéder ? Pour quelles raisons ?**

■ **L.B.** - Tout d'abord, financièrement, la vraie charge pour le budget de l'Etat français se situe au tiers de la dépense retenue par la Cour des comptes qui n'a déduit ni les coûts à la charge exclusive de l'Italie, ni les cofinancements franco-italiens, ni la



contribution européenne qui peut être espérée. Si la charge reste lourde, elle est néanmoins plus raisonnable et elle a de vraies contreparties pour notre pays. Grâce au Lyon-Turin, le réseau ferroviaire français prend toute sa place dans le réseau ferroviaire européen, notamment en permettant à notre pays de tenir son rôle de lien entre les pays de l'Europe latine. De plus, la France se donne ainsi les moyens d'un report modal massif de la route au rail du transport des marchandises dans la traversée des Alpes. En outre, cette infrastructure met la France à l'abri de sa dépendance aux tunnels routiers dont on a mesuré les conséquences après le drame du Mont Blanc de 1999. La France se retrouvera à égalité avec l'Allemagne pour les transports que nécessitent ses échanges économiques avec l'Italie. Enfin, grâce au Lyon-Turin, la France respecte ses engagements de pays signataire de la Convention alpine. C'est donc bien avec raison que la Commission européenne a inclus le Lyon-Turin dans son programme «Core network» 2014-2020 et que les Parlements des deux pays ratifieront l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 dès les prochains mois.

■ P.E. - Dans un environnement contraint, ce serait une erreur majeure de consacrer les ressources financières qui resteraient à des investissements ferroviaires pour le tunnel de base du Lyon-Turin.

Cet ouvrage n'est pas nécessaire aujourd'hui et pour longtemps. La ligne actuelle n'est exploitée qu'au tiers de sa capacité. Ses performances pourraient être considérablement améliorées à un coût 10 fois moindre par la modernisation de son alimentation électrique et l'utilisation des nouvelles locomotives que fournissent aujourd'hui tous les constructeurs européens.

En revanche, notre pays a encore besoin d'infrastructures ferroviaires nouvelles pour pallier des insuffisances graves, comme sur la ligne historique Ambérieu-Modane ou la liaison Lyon-Chambéry par le tunnel de Dullin-L'Épine.

Ceci sans parler des problèmes des transports du quotidien autour de nos grandes métropoles...

Oui, j'ose espérer que le bon sens prévaudra et qu'on consacrera nos ressources contraintes aux vrais problèmes des Français aujourd'hui. ■

## Tribune

# Réhabilitation du réseau routier : solutions novatrices (1)

par Jean-Baptiste de Prémare



Titulaire d'un DESS Droit des marchés publics, Jean-Baptiste de Prémare est depuis 2006 délégué général de l'USIRF (Union des syndicats de l'industrie routière française), syndicat de spécialités de la Fédération nationale des travaux publics. Il a travaillé pour le

*Sénat en tant qu'assistant parlementaire puis a animé les relations publiques d'une antenne du Commissariat à l'énergie atomique dans l'Ain. Après sept ans passés au conseil général de la Marne comme directeur de cabinet puis comme directeur adjoint des services départementaux (1990-1996), il a rejoint l'Assemblée des départements de France en tant que directeur délégué (1997 à 2000). Il a été ensuite le premier délégué général de l'association TDIE (2001 à 2005).*

tants, qui ont constaté la dégradation de leurs réseaux, affectant leur mobilité et leur sécurité. Les élus se sont mis à la recherche de solutions. Le droit britannique, assez souple, est à l'origine des PPP. C'est la formule qui a été retenue par les élus. Il a fallu 3 ans pour mettre au point ce contrat, attribué à Colas, qui a démarré en 2004 ; on dispose donc d'un certain recul. Cette expérience a ceci d'intéressant qu'elle résulte d'un choix d'approche globale et que le contrat s'inscrit dans la durée. Pourquoi ? Parce qu'à Portsmouth, on ne s'intéresse pas seulement à la voirie, mais aussi à l'éclairage, aux ponts, donc aux ouvrages d'art, ainsi qu'aux parkings. Impératif initial pour les élus : la ré-

habilitation du patrimoine. On note également l'importance d'une logique de services : le contrat distingue des travaux et des objectifs de services. L'entreprise doit par exemple assurer le nettoyage et en partie l'éclairage.

La difficulté rencontrée par les élus pour faire face au constat de dégradation de leur espace public et à cette demande sociale forte a

été le manque de disponibilité financière. Le droit britannique offrant des solutions de contrats, le gouvernement national s'est associé à la ville pour trouver la solution de «PFI», Private Finance Initiative. Il a d'abord fallu dresser un diagnostic très complet de l'état des réseaux. Un cabinet indépendant, sous le contrôle de la maîtrise d'ouvrage, en a eu la charge. Il a ensuite jeté les bases d'un dialogue avec l'entreprise, Colas, pour définir des indicateurs de performance et de services. Il est important de retenir qu'il y a eu un besoin de remise à niveau, nécessitant des investissements et justifiant la durée du contrat (25 ans), compte tenu des amortissements. Le contrat a défini les indicateurs de performances, assortis d'un système de pénalités financières. Ce système de contrôle des performances a fonctionné. C'est-à-dire que le maître d'ouvrage a fait jouer ces pénalités. L'enjeu pour l'entreprise est d'anticiper, donc de budgéter la réalité d'un manque de performances, car elle ne peut être gagnante à 100%.

## Réseau routier local en Allemagne

Dans l'exemple allemand, qui concerne le Land de Rhénanie-du-Nord - Westphalie, la situation était assez similaire : état des routes déplorable, absence de finance-

**Comment financer les travaux permettant de lutter contre la dégradation d'un réseau d'infrastructures ? Exemples de solutions illustrant des choix politiques forts.**

### PPP urbain à Portsmouth

A l'origine, à Portsmouth, ville du comté de Hampshire, ce sont des usagers, des habi-