

3 - DEPOUILLEMENT des ENTRETIENS et ANALYSE des OPINIONS EXPRIMEES

3-1 LE PROJET EN GENERAL ET LES OPINIONS

PERSONNELLES RECEUILLIES :

La première phase des entretiens se proposait de recueillir les réactions générales à propos du projet et d'analyser les perceptions personnelles des financiers, de noter les craintes exprimées et d'interpréter les opinions concernant la viabilité et l'opportunité du projet.

Dans l'ensemble les personnes rencontrées se sont montrées relativement bien informées au sujet de la liaison ferroviaire transalpine à grande vitesse Lyon-Turin et estimaient avoir reçu suffisamment d'informations sur les grandes orientations du projet, selon des sources relativement variées.

Généralement, avant même nos premières questions, nos interlocuteurs nous ont fait part d'idées personnelles souvent très mûries et manifestement préparées, en donnant ainsi la preuve qu'ils avaient analysé avec pertinence et attention leurs propres sources d'informations. Le projet Lyon-Turin est un sujet qui ne laisse manifestement pas la communauté financière régionale dans l'indifférence.

3-1-1 : L'opinion générale des financiers

Le projet est majoritairement analysé comme une **liaison européenne stratégique**, sa dimension est transnationale avant d'être considérée comme une liaison inter-régionale transfrontalière ou comme un outil important de développement économique régional ou d'aménagement du territoire. Le projet est déclaré

« **géostratégique** » ou de nature à « transformer la géographie des transports à travers les Alpes »

Les opinions recueillies sont pratiquement unanimes pour reconnaître l'intérêt d'une liaison TGV transalpine. La vision générale du projet par l'ensemble de nos experts financiers s'inscrit dans l'indispensable interconnexion des réseaux ferroviaires européens à grande vitesse. Cette future liaison est considérée comme un élément stratégique de l'aménagement de l'espace européen et de la modernisation des moyens de transports.

La grande vitesse ferroviaire pour traverser les Alpes est considérée a priori comme une idée intéressante comparée aux autres moyens de transports.

Cette dimension « géopolitique » entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, ou entre l'Est et l'Ouest européen implique l'opinion assez générale, enregistrée dès le début des entretiens que ce projet ne se fera pas sans une volonté politique forte. Pour autant le projet n'apparaît absolument pas comme une utopie technique, à l'exception d'un seul interlocuteur estimant qu'il s'agit d'une véritable erreur économique et financière.

Le « gigantisme » de l'investissement n'est pas une raison suffisante pour remettre en cause ce grand projet, même si il est jugé que ses promoteurs devront absolument privilégier les solutions techniques les plus fonctionnelles et les tracés les plus rationnels...

Une dépense publique orientée vers ce type d'investissement est jugée positivement, ainsi que son impact favorable sur la relance économique. Il s'agit pour les financiers d'une véritable création de richesses.

L'état de la technologie actuelle et l'expérience acquise dans des projets de ce genre ont été considérés par tous nos interlocuteurs

comme des facteurs importants pour mieux maîtriser les difficultés prévisibles de toutes natures (géologiques, techniques, environnementales, administratives et financières...).

Pratiquement toutes les personnes interrogées sont persuadées que **le projet se fera un jour, une interconnexion des réseaux ferroviaires à grandes vitesses des différents pays de la communauté économique semblant inéluctable** même si les développements de ces réseaux en sont dans chaque pays à des stades assez différents d'avancement. L'opinion générale est que ce projet représente un gigantesque pari sur l'avenir, mais c'est un pari estimé jouable à très long terme : « il faut de temps en temps des projets qui fassent rêver ».

La barrière naturelle des Alpes est quasi unanimement considérée comme un obstacle limitant sérieusement l'offre de transports entre l'Italie du Nord et Rhône-Alpes. Certains de nos interlocuteurs nous ont cité la fluidité à leur avis beaucoup plus importante des échanges entre la région Nord-Pas de Calais et la Belgique ou entre l'Alsace et le Bade-Wurtemberg. Ils pensent que les échanges entre Rhône-Alpes et le Piémont ou la Lombardie pourraient être plus intenses avec une offre de transports plus rapides et plus fréquentes.

La bonne santé à très long terme des économies françaises et italiennes, les perspectives de développement de leurs échanges constituent les paramètres fondamentaux pour assurer le succès d'une entreprise aussi ambitieuse.

Cette nouvelle liaison devrait favoriser le développement des courants d'échanges de toutes natures entre des grandes régions européennes jugées très complémentaires : la Lombardie, le Piémont, la Catalogne, Rhône-Alpes, etc...

3-1-2 : Le traumatisme d'Eurotunnel

Les experts financiers interrogés restent tous traumatisés par ce « cauchemar » financier, ils sont unanimes pour penser que les solutions financières adoptées lors du montage d'EUROTUNNEL ne pourront pas, même partiellement être mises en œuvre dans le cas de la liaison TGV transalpine. Les différents aspects du projet Lyon-Turin sont assez systématiquement comparés au tunnel sous la Manche (montants relativement comparables des niveaux d'investissements, tunnel transfrontalier, adoption de la solution ferroviaire TGV, difficultés de tous ordres pour réaliser des prévisions de trafic suffisamment fiables, etc.).

Le financement du projet par l'émission d'actions est déclaré impossible après l'expérience malheureuse d'Eurotunnel .

Les financiers manifestent la crainte d'être à nouveau trompés ou de ne pas avoir d'informations suffisamment fiables ou transparentes au cas où ils seraient sollicités pour financer le projet TRANSALPES .

La gestion d'un tel projet par un consortium d'entreprises de travaux publics est unanimement rejetée .

Les risques de dérapages de tous ordres par rapport aux devis initiaux et aux délais prévisionnels font partie des craintes unanimement exprimées.

3-1-3 : Les composantes du projet ferroviaire

Cette série de questions se proposait d'évaluer la perception et la pertinence de la solution ferroviaire, telle qu'elle est

actuellement envisagée. Alors que notre guide d'entretien ne s'attachait pas particulièrement aux problèmes liés à la mixité du projet entre le transport marchandises et le transport passagers, nos interlocuteurs ont assez largement exprimé des opinions favorables au ferroutage.

Une solution de transport des marchandises inspirée du ferroutage devrait être, d'après les experts financiers régionaux, un investissement inséparable du projet de liaison ferroviaire TGV entre Lyon et Turin. Des mesures réglementaires contraignantes de la part des pouvoirs publics seront probablement nécessaires, d'après les opinions très convergentes, et cela pour éviter la saturation à moyen terme des grands axes routiers alpins... Ces dispositions seraient de nature à faciliter l'équilibre financier du projet. L'exemple suisse bénéficie d'une considération largement favorable.

Intuitivement, la progression du transport routier est analysée comme susceptible, à moyen terme, de saturer les grands axes transalpins. Les solutions réglementaires de rééquilibrage des flux de marchandises, adoptées par les autorités helvétiques pour éviter la saturation par le trafic routier de transit à travers la Confédération sont jugées pertinentes.

La protection d'un environnement sensible, comme l'environnement alpin, contre les multiples nuisances des transports a selon des avis très majoritaires, un coût qu'il est désormais indispensable de faire supporter à tout investissement en transport de marchandises. La solution ferroviaire bénéficie a priori d'une appréciation positive pour sa contribution aussi bien aux économies d'énergie qu'à ses effets sur l'environnement.

Les financiers sont généralement des gens réservés lorsqu'on les interroge sur des sujets en dehors de leurs compétences spécifiques. Dans une première réaction, ils se sont estimés souvent « insuffisamment techniciens » pour évaluer si l'idée de la grande vitesse ferroviaire était une idée raisonnable pour traverser les Alpes.

Après réflexion et en insistant sur l'expression d'une opinion personnelle, les prestations du T.G.V. ont immédiatement été comparées à celles de l'avion et à celles de l'automobile. La liaison T.G.V. est jugée plus pertinente dans 10 cas sur 12. Une majorité nette (6 personnes) pense d'ailleurs que l'avion n'est pas une solution durable pour couvrir les moyennes distances européennes, les tarifs aériens sont jugés élevés malgré une concurrence accrue.

Les opinions exprimées indiquent cependant que la viabilité économique d'un aménagement ferroviaire, à grande ou à très grande vitesse, doit être démontrée, par des études sérieuses, sur la liaison spécifique Lyon - Turin. L'option fret semble de nature à améliorer considérablement les perspectives de l'équilibre financier global du projet.

La mixité de la nouvelle liaison entre le transport fret et le transport passagers a fait l'objet d'une approbation quasiment unanime, les avis se partageant d'ailleurs en deux groupes :

- **Le groupe des partisans de mesures réglementaires strictes**, composé de cinq personnes, pense qu'à moyen terme, pour des raisons liées à la fois à la protection de l'environnement et à la saturation des grands axes routiers alpins déjà perceptibles selon les avis exprimés, les pouvoirs publics devront imposer

des solutions alternatives. Pour ce groupe de financiers, la composante fret de la liaison Lyon-Turin apparaît indispensable et indissociable du transport passagers. Ce groupe est assez séduit par les solutions de ferroulage développées par les autorités helvétiques et pense que des mesures réglementaires contraignantes pour limiter le développement du transport routier devront être prises à relativement court terme. Certains expriment même l'opinion que ce type de dispositions rigoureuses, pour détourner une partie importante des flux de marchandises au bénéfice du rail, seraient une condition préalable fondamentale, pour assurer la viabilité et la rentabilité de ce grand investissement.

- **Le groupe des partisans de la mixité pour des raisons de pures rentabilité** est composé de six personnes. Il pense que le fret, pour un investissement additionnel acceptable, devrait pouvoir a priori générer des recettes d'exploitation suffisamment appréciables pour assurer un meilleur amortissement des investissements, le transport marchandises devrait donc logiquement, selon ces appréciations, contribuer à l'amélioration du plan de financement global du projet. Les études économiques doivent, selon ces analyses, être poursuivies afin de bien évaluer la rentabilité de la solution mixte, même si l'exigence de vitesse est moins élevée dans le cas du transport de marchandises.