





PRÉHISTOIRE ET GENÈSE

Le 14 mai 2001, les membres du Comité de suivi de Transalpes se sont retrouvés pour la dernière fois, au siège du GIP à la gare TGV Lyon/Saint-Exupéry. Après six ans de collaboration, d'écoute, de travail en commun, de discussions mais aussi de confrontations au sujet de la liaison ferroviaire voyageurs et marchandises entre Lyon et Turin, les représentants des membres fondateurs du Groupement d'Intérêt Public, des collectivités et des organismes économiques ont achevé ensemble une phase. "Le travail a été très important pour la maturation du projet", a affirmé le représentant de l'État au sein du GIP, Christian Maisonnier, qui a évoqué un "travail d'appropriation des acteurs régionaux et une évolution assez forte des maîtres d'ouvrage". Le Conseiller régional Bernard Soulage, Président de la commission transports, espérait, lui, "que la réalité de ce qu'on s'est dit puisse continuer, quelles que soient les structures". Lors de cette même réunion, le Directeur général de Transalpes, Michel Rivoire, a qualifié ces six années de partenariat "d'apprentissage et de compagnonnage". "On a pu mélanger nos cultures, on a pu mélanger nos avis, on a su s'écouter, on a su se parler", a-t-il déclaré.

Le sommet franco-italien de janvier 2001, a décidé la construction d'ici à 2015 de la liaison transalpine.

Au 30 juin, Transalpes a donc cessé ses fonctions, conformément à l'objectif fixé à sa création en 1995 : participer aux études et les orienter pour définir un projet réaliste permettant une décision claire des États.

Pour tenter de retracer ce morceau d'aventure, de ses racines à sa mise en œuvre, en passant par sa création, une dizaine de témoins ont accepté de s'exprimer. Leurs témoignages, ainsi que les archives du GIP, ont permis de rédiger ce bilan, "à chaud", d'un organisme qui aura joué son rôle dans l'histoire du long projet de la Transalpine. Un projet global qui doit être réalisé progressivement avec un échelonnement des investissements mais avec une date de mise en service précise, pour, enfin, supprimer dès 2015 l'étranglement de la barrière des Alpes, entre la péninsule ibérique et l'Europe centrale et orientale, l'Italie et l'Europe du nord-ouest.



La gare TGV de Lyon/Saint-Exupéry

Retrouver le "père" - ou la "mère" ! - du Lyon-Turin semble une entreprise périlleuse. En 1998, Michel Fiquet, au titre de Transalpes, s'y était essayé, sans grand succès, la Région et la SNCF revendiquant chacun cet honneur. "J'ai jugé inutile de faire une recherche par ADN, car je trouve cette double reconnaissance en paternité plutôt positive pour une volonté de réussir", notait-il avec humour. Dès 1987, la SNCF et les chemins de fer italiens (FS) avaient réfléchi à une liaison ferroviaire reliant Lyon à Turin, comprenant un long tunnel voyageurs à grande

vitesse et marchandises. La même année, en octobre, un colloque réunissait à Lyon, Catalans, Piémontais et Rhônalpins désireux d'affirmer leur volonté de créer des relations fortes entre leurs trois capitales. Organisé par l'association Partner's for Livable Communities, le colloque "De grands projets pour de grandes villes" abordait notamment les relations à grande vitesse. En octobre 1991, sur la base d'un rapport conjoint de la SNCF et des FS, les Ministres des Transports de la Communauté européenne décidaient d'engager une deuxième phase d'étude. À l'époque, le discours faisait plutôt la part belle à la vitesse. D'ailleurs, le Comité de promotion lancé en novembre par la Région Rhône-Alpes, présidé à la fois par le Président Charles Millon et Jean-René Fourtou, le PDG de Rhône-

Poulenc, prenait le nom de "Comité pour la liaison à grande vitesse Lyon-Turin" avant de se transformer très vite en "Comité de Promotion pour la Transalpine voyageurs et marchandises". Le projet de nouvelle liaison transalpine, inscrit au schéma directeur du réseau européen de trains à grande vitesse de décembre 1990, constituait le maillon destiné à relier les réseaux grande vitesse de la France et de l'Italie.

Le même mois, le rapport Legrand "du groupe de travail sur les traversées alpines entre France et Italie" prévoyait cependant la saturation des routes en 2010, d'où la nécessité d'un nouveau tunnel fret.

En effet, plus qu'une approche administrative, la Région Rhône-Alpes cherchait à imposer sa logique de projet et l'ambition que celui-ci portait. Pendant toute l'année 1994, elle se bat sur le front intérieur pour mettre en place une structure spécifique destinée aux études. A l'Etat et à la SNCF, qui lui demandaient un apport financier pour financer le programme d'études préliminaires, la collectivité défendait ses prérogatives, en initiant une démarche régionale. La Région apporterait le financement au titre de l'ensemble des collectivités territoriales, et ainsi proposait une structure commune et partenariale d'études et de développement du projet.

Parmi les autres conditions figurait notamment la possibilité de faire circuler sur le futur réseau à grande vitesse des trains du réseau express régional. Cela donnera naissance à la notion de Trains Express Régionaux, dans le cadre de la "régionalisation" ferroviaire. Autre préalable, la nécessité de traiter le dossier "en transfrontalier, franco-italien, dans sa globalité" et dans son intermodalité, route-fer et voyageurs-marchandises. Le Ministre de l'Equipement et des Transports, Bernard Bosson, accepta de jouer le jeu.

En 1993 et 1994, des représentants du Ministère et de la Région travaillaient en commun, la SNCF se montrant très intéressée par cette volonté de partenariat. De ces séances de travail, l'idée germe : constituer un groupement d'intérêt public à vocation transfrontalière qui présente, entre autres, l'avantage d'être une structure légère, flexible, permettant d'avoir une durée de vie limitée avec un engagement assez clair des différents partenaires, qui mettraient à disposition des collaborateurs techniciens.

UNE LOGIQUE TRANSFRONTALIÈRE ET INTERMODALE

La première structure envisagée avec la SNCF devait reprendre la totalité des études techniques (aménagement du territoire, économie, trafic, fonctionnalité, vulgarisation, etc.), de Lyon à Turin. "Le Président de la SNCF, Jean Bergougnoux, était très intéressé par l'engagement de partenariat de ce type, car cela préfigurait la régionalisation. Charles Millon et Alain Mérieux avaient mis tout leur poids dans la balance. Et Pierre Dumas, qui se battait pour l'achèvement de l'autoroute du Fréjus, avait bien senti qu'il était important d'aller vers plus d'intermodalité, donc plus de ferroviaire", raconte Michel Rivoire. "Et il existait, au Conseil régional, un véritable consensus pour une politique d'aménagement du territoire et des transports plus tournée vers le développement durable, notamment dans les Alpes". Pour bien souligner la logique transfrontalière et intermodale, la Région du

Piémont, la République et le Canton de Genève, les acteurs routiers, autoroutiers (SAPRR, ATMB, AREA, SFTRF) et aérien (Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon en tant que gestionnaire de l'aéroport de Satolas) sont associés. Les statuts sont préparés avec le Ministre et, consécration officielle le 28 juin 1994, le Chef du Gouvernement, Edouard Balladur, confirme l'intérêt du Lyon-Turin et donne son accord pour cette structure lors de l'inauguration de la gare TGV Lyon-Satolas, aujourd'hui Lyon/Saint-Exupéry.

"Pour mener ces études, je retiens la proposition de la Région Rhône-Alpes d'instituer un partenariat entre la Région, la SNCF, les sociétés concessionnaires des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, afin de rassembler les compétences nécessaires, comme cela a été fait pour réaliser la gare de Satolas. J'approuve également l'idée de votre Région de créer une structure d'étude spécifique disposant de la personnalité morale, grâce à laquelle l'ensemble de ces acteurs s'associera à la maîtrise d'ouvrage des études", dit-il dans son discours.

LE FRONT EUROPÉEN

L'autre combat pour la Région se situait au sein des instances européennes, pour inscrire définitivement le Lyon-Turin parmi les projets hautement prioritaires du continent, ce qui n'était pas "évident pour tout le monde", se souvient Pierre Dumas, Vice-Président du Conseil régional chargé des transports et des communications. "La France avait beaucoup de projets de liaisons, et pour l'Etat il y avait une seule priorité établie, c'était Strasbourg dans l'espoir que cela renforcerait la position de la ville comme capitale européenne". Cependant, au cœur des instances européennes, les nuages s'accumulent, même si au Sommet de Corfou, le 24 juin 1994, le Lyon-Turin a été placé parmi les projets "hautement prioritaires" pour les transports, dans le cadre de "l'initiative européenne de croissance". Décidée à la suite du "Livre blanc" de la Commission Européenne de décembre 1993, elle prévoyait d'engager de grands travaux pour conforter la reprise économique. Sur fond de négociation avec la Commission européenne, les partenaires de la Région Rhône-Alpes, en particulier Jordi Pujol, Président de la Généralité de Catalogne et les Italiens, Romano Prodi, alors Président du Conseil italien, la préviennent du peu de conviction des représentants français à défendre le projet. Lors d'une réunion des Ministres à Bruxelles, le représentant de la France, donne, avec humour, la liste des projets prioritaires pour Paris : "Le premier, le TGV Est, le deuxième, le TGV Est, le troisième, le TGV Est...". Plus sérieusement, les Ministres des Finances souhaitent limiter les financements européens à une petite poignée seulement, dont le Lyon-Turin risquerait d'être exclu.

ECHANGE DE COURRIERS

Charles Millon écrit alors au Ministre de l'Economie et des Finances, Edmond Alphandéry, qui, par retour de courrier le 28 novembre 1994, dément toute velléité d'abandon. "Le Gouvernement continuera naturellement à soutenir ce projet auprès de ses partenaires européens. Dans l'immédiat, au Sommet d'Essen, où sera évoqué le financement des Grands Travaux, la France tentera d'obtenir le financement du TGV Est dont le dossier est plus avancé puisque les travaux de construction doivent commencer dès la fin de 1995. Le TGV Lyon-Turin, qui reste bien entendu un "enjeu prioritaire", doit encore connaître une procédure préalable d'enquête publique", écrit le Ministre, espérant que "ces précisions seront à même de clarifier la position présentée de façon tronquée dans un article de presse à la suite du Conseil Ecofin, Conseil économique et financier, du 7 novembre".

OPÉRATION COMMANDO À ESSEN

"On a décidé d'aller à Essen", le prochain Sommet européen programmé en décembre, se souvient Michel Rivoire. La "bataille" d'Essen, comme qualifie ce rendez-vous le Comité pour la liaison à grande vitesse Lyon-Turin-Milan, a commencé. Dans une brochure de quatre pages, le Comité appelle à la mobilisation générale des "décideurs de Rhône-Alpes" et des "amis italiens". "Si nous ne réagissons pas, le Sommet européen d'Essen, les 9 et 10 décembre prochains, pourrait décider de financer quelques-uns seulement des 11 projets d'infrastructures de transport jugés prioritaires en juin dernier lors du Sommet de Corfou. La liaison transalpine ne serait alors pas prise en compte. Une telle décision serait incompréhensible tant l'enjeu du TGV Lyon-Turin-Milan est important pour la France et l'Europe. Nous devons tout faire pour infléchir la direction qui semble avoir été prise". Pour souligner encore plus l'urgence de la situation, les auteurs de la brochure mettent en gras la dernière phrase.

Soutenus par Jordi Pujol et Jacques Blanc, respectivement Président de la Généralité de Catalogne et de la Région Languedoc-Roussillon, qui se trouvaient au Sommet européen au titre de l'Association des Régions d'Europe, Pierre Hérisson, Vice-Président à l'environnement, Michel Rivoire et un jeune traducteur bénévole, se rendent en Allemagne pour une "opération commando" d'une journée. Objectif : remettre un dossier de présentation du Lyon-Turin à chaque délégation. Malgré les barrages, en taxi puis à pied, l'équipe parvient à ses fins, après avoir amadoué tous les "cerbères". "On s'est retrouvé

derrière le lieu de la photographie officielle puis nous sommes arrivés à donner nos dossiers à quelqu'un qui les a donnés aux Ministres", raconte Michel Rivoire. Et c'est avec l'aide de l'Italie et de l'Espagne, que le projet Lyon-Turin est sauvé. Il est retenu comme l'un des projets prioritaires d'infrastructures pour l'Europe, "maillon manquant qui, en franchissant la barrière des Alpes, contribue au rapprochement des hommes", selon les mots de Christopher Boyd, représentant le Commissaire européen Neil Kinnock, en 1997.

LE CONSEIL D'ÉTAT LIMITE LE CHAMP DE COMPÉTENCES

Nouvelle péripétie : alors que tout semblait cadré, le Préfet de région surprend les bonnes fées qui avaient veillé à la naissance de Transalpes en demandant l'avis du Conseil d'Etat, via le ministère de l'Équipement sur plusieurs questions : la maîtrise d'ouvrage des études du projet d'une ligne à grande vitesse peut-elle être confiée à un Groupement d'Intérêt Public, constitué entre la SNCF et une Région ? Une collectivité territoriale étrangère non-membre de la Communauté européenne, en l'occurrence le Canton de Genève, ou une SEM autoroutière peuvent-ils y participer ? Sur le premier point, la section des travaux publics du Conseil d'Etat recule le projet le 10 janvier 1995. La plus haute juridiction administrative estime, qu'en vertu de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), l'établissement public SNCF ne peut pas confier à une autre personne morale "la conduite et la responsabilité des études", alors qu'il ne conserve pas "la majorité des pouvoirs tant à l'assemblée générale qu'au conseil d'administration du GIP". En revanche, il est possible de fonder une SEM nationale, approuvée par décret gouvernemental, "correspondant à la mission ferroviaire qui serait alors déléguée par la SNCF". Sur le second point, selon la loi relative à l'administration territoriale de la République, le Canton de Genève ne peut pas participer légalement à un GIP transfrontalier, la Confédération helvétique n'étant pas membre de l'Union européenne. Sur la dernière question, le Conseil d'Etat juge que "compte-tenu des expériences prévues de transport international combiné rail/route et de l'importance de la future ligne de TGV Lyon-Turin, susceptible d'alléger les flux croissants de circulation routière qui empruntent les deux tunnels, la participation, très minoritaire des deux sociétés des tunnels, peut être considérée comme utile à la réalisation de leur objet".

GARANTIR LA GLOBALITÉ DU PROJET

"Si le GIP avait pris la maîtrise d'ouvrage des études ferroviaires, il y aurait eu un problème juridique de permanence des engagements du maître d'ouvrage officiel", estime aujourd'hui Christian Maisonnier, chargé des grandes infrastructures de transport au Secrétariat général pour les affaires régionales (SGAR) et représentant de l'Etat à Transalpes. "Il ne s'agit pas simplement de faire des études, il s'agit ensuite de porter un projet", poursuit-il, estimant qu'il s'agissait juste d'un avis sur des points précis ne remettant pas en cause la validité du projet. "Le GIP ne pouvait pas se substituer en tant que maître d'ouvrage des études du projet à la SNCF", affirme-t-il encore.

La mise sur les fonds baptismaux de Transalpes en est retardée d'autant, pour se mettre en conformité avec la décision du Conseil d'Etat. Cependant, pour Michel Rivoire, le retard n'est pas le plus important. "On était pratiquement en ordre de bataille et nous avons travaillé avec la SNCF et les services de l'Etat en région". Mais dans l'esprit de ses "inventeurs", Transalpes était créé "pour garantir la globalité du projet". "A l'époque, après la décision du Conseil d'Etat, on n'a pas mesuré que cela allait affaiblir l'unité du projet».



