TRANSPORTS

YVES POZZO DI BORGO

«Nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin - Yves Pozzo di Borgo se félicite de l'adoption de l'approbation de l'accord pour engager les travaux»

26/01/2017

Pour le rapporteur de la commission Yves Pozzo di Borgo, ce projet phare de la coopération franco-italienne représente un intérêt économique majeur pour les deux pays mais aussi pour l'Europe. Le coût de cette section s'élève à 8 milliards d'euros. La Commission européenne a attribué une subvention d'environ 810 millions d'euros, pour la période 2014-2019, au titre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), soit une prise en charge à hauteur de 40 %, le taux maximal. La participation financière de la France s'élève à 25 % du coût total du projet pour les 45 kilomètres de tunnel situé en France sur une longueur totale de 57,5 kilomètres (12,5 km en Italie). Les modalités de financement de la part française ne sont pas encore précisément arrêtées mais « il importe de garantir la pérennité du financement par la France de 200 millions d'euros chaque année, sur 12 ans » a-t-il déclaré.

Le sénateur a rappelé les multiples enjeux de cette section ferroviaire transfrontalière :

* le report modal du fret et des voyageurs de la route vers le rail et la sécurisation des transports : actuellement les flux routiers représentent 90 % des échanges de fret entre la France et l'Italie et 2,5 millions de poids lourds traversent chaque année le massif alpin. « La part modale du fer n'a cessé d'y diminuer. Le fret ferroviaire est passé de 55 milliards de tonnes-kilomètre au début des années 2000 à un peu moins de 30 milliards aujourd'hui, c'est dire qu'il est indispensable d'adopter une véritable politique globale en faveur du fret ferroviaire. On pourra alors espérer le report d'environ un million de poids lourds de la route vers le rail ainsi que, compte tenu de la réduction des temps de trajet, d'un million de voyageurs en provenance de l'aérien » ;
* la protection de l'environnement et des Alpes : « la France s'y est engagée en signant la convention Alpine de 1991. Le train, 4 à 5 fois moins polluant qu'un transport routier, permettra la réduction des émissions de polluants, alors que la fréquence et la durée des pics de pollution sont en augmentation dans les Alpes » ;
* la section transfrontalière est « un élément clé du corridor transeuropéen méditerranéen », qui assurera la liaison ferroviaire entre la péninsule ibérique, l'arc méditerranéen, le Nord de l'Italie, la Slovénie et la Hongrie.

Seul tunnel ferroviaire orienté Est-Ouest, il devrait permettre « un rééquilibrage géostratégique des flux économiques », en favorisant les échanges entre la France et l'Italie, et notamment entre le Grand Paris et le Grand Milan. « Les aménagements suisses avec les tunnels ferroviaires du Lötschberg, du Saint-Gothard et du Brenner en Autriche ont déjà fait basculer, hors de France, le trafic provenant du Benelux et du Royaume-Uni et à destination de l'Italie. Il nous faut éviter, à tout prix, une « marginalisation » de la France » a conclu Yves Pozzo di Borgo.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Contact presse : Frédérique HENRY / Camille LOUIS
01 42 34 21 18 / 01 42 34 30 58 - communication@uc.senat.fr
Internet : www.udi-uc-senat.fr
Twitter : @UC_Senat
Facebook : SenateursUDIUC