

français et italiens ment cette semaine



Les freins ont

L'INFO EN +

LA CGT ET LA CGIL CONFIRMENT LE SOUTIEN

Mardi, Susanna Camusso, secrétaire générale de la CGIL, le principal syndicat italien, et celui de la CGT, Philippe Martinez, se sont retrouvés à Montreuil. Les deux centrales ont rappelé « leur soutien de très longue date » au Lyon-Turin, acté au fil de leurs congrès successifs. Les représentants de la CGIL ont souligné « la nécessité [...] de dialoguer avec les opposants » mais insisté sur le développement des trafics Est-Ouest, et sur le rôle du Lyon-Turin dans « l'urgence du report modal ».

nt que l'offre
s, il n'y aura
nde », martèle
non.
rotunnel qu'il
r assure que le
hard, un qua-
unnel de base
alsusin, tout
n'est un con-
la marge : « Il
emagne, alors
Turin va cher-
ne, et notam-
logne ». Mais

pour que la nouvelle ligne ait encore du fret à accueillir lorsqu'elle ouvrira, à l'horizon 2029, il faut que, d'ici là, le trafic des marchandises par le rail ne se soit pas totalement tari au profit de la route. Jacques Gounon insiste : les priorités sont la relance de l'autoroute ferroviaire alpine, son extension à la périphérie lyonnaise et son interconnexion avec les grands ports français.

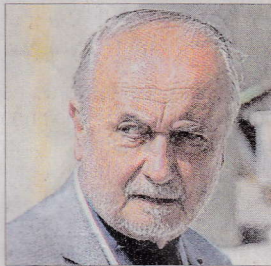
F.T.

par an »

es ». L'objectif
ger l'Afa jus-
côté italien, et
décider entre
bérieu, Saint-
ais sur tous les
e faut plus per-

« Le rail doit au-
er l'augmentation

archives Le D.L.S. MUSCJO



TROIS QUESTIONS À...

Mario Virano

Directeur général
de Tunnel euralpin
Lyon-Turin (Telt)

« Il y aura des travaux préliminaires en 2017, en France et en Italie »

→ La chute du gouvernement Renzi peut-elle avoir un impact négatif sur l'avancement du dossier ?

«Même avec cette crise gouvernementale, le passage de la loi de ratification devant la Chambre des députés reste fixé à lundi [aujourd'hui]. La procédure parlementaire en Italie est lourde, avec un passage devant les huit commissions de chaque chambre. Mais, si pour le traité précédent cela avait pris deux ans et demi, cette fois, c'est deux mois et demi. »

→ Y aura-t-il des travaux en 2017, au-delà des galeries de Saint-Martin-la-Porte et de la Maddalena ?

«2017, c'est l'année du choix des sociétés qui accompagneront Telt pour l'écriture des cahiers des charges et la mise au point du projet de référence pour les différents lots. Il y aura aussi des travaux dits "préliminaires", en Italie et en France, qui n'ont pas la même importance que le tunnel de base, mais qui sont très importants pour l'économie locale parce que les entreprises du territoire ont la capacité de remporter des marchés. Nous allons aussi lancer les appels d'offres pour les grands travaux, nous ferons une présentation détaillée des marchés au cours d'un "road show" vers la fin du printemps. C'est le moment, pour les entreprises italiennes de se mettre au point sur le droit français des marchés publics, à partir duquel travaille Telt, et pour les entreprises françaises, de s'adapter à la législation italienne antimafia qui sera en vigueur des deux côtés de la frontière.»

→ Avez-vous encore des inquiétudes sur le financement ?

«Non, puisque les États se sont engagés par des accords internationaux. L'Italie a déjà mis sur la table 2,5 milliards par le biais de son plan pluriannuel, c'est suffisant pour son engagement complet sur le tunnel de base. La France, elle, n'a pas besoin d'une programmation pluriannuelle. Les besoins pour 2017 sont couverts via l'Afitf. Il reste à définir le modèle de financement sur le long terme. Il y a le projet Bouvard-Destot d'Eurovignette, le fonds dédié annoncé par Manuel Valls en juillet à Saint-Martin-la-Porte. Mais je n'ai pas d'inquiétude, et il me semble que l'Europe n'en a pas non plus. Enfin, il faudra voir si pour la partie "équipement" du tunnel, nous restons sur un financement direct des États, ou si nous faisons appel à un partenariat public-privé.»

Propos recueillis par Frédéric THIERS