Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: - (2001)
Heft: 544

Artikel: L'Europe, une idée à creuser...
Autor: Rivoire, Michel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-886186

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

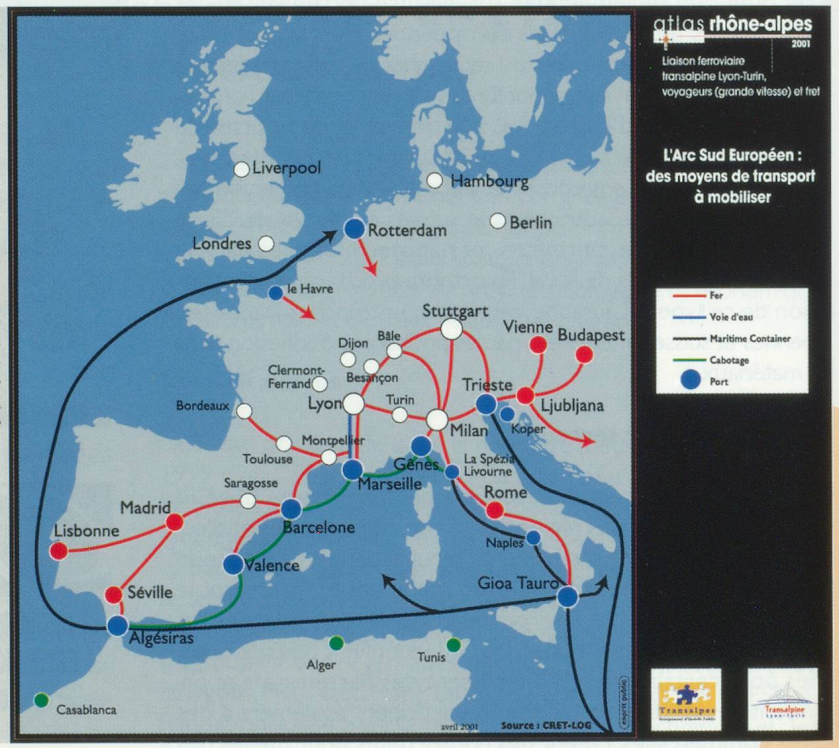
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'EUROPE, une idée à creuser...

Les Alpes, l'une des barrières naturelles les plus importantes en Europe, n'ont jamais représenté une frontière imperméable. De tous temps, les hommes, les marchandises et les idées ont circulé de part et d'autre, créant progressivement des communautés d'intérêts et de sensibilité se moquant bien des obstacles ou des intempéries. Et, Hannibal avec ses éléphants ou Napoléon Bonaparte faisant porter, sur dos de mulets, les voitures démontées, ont, bien avant nous, inventé le ferroutage d'aujourd'hui, mariage de raison entre la route et le rail.



Le trafic maritime mondial de containers est en pleine expansion : une chance pour l'Europe du Sud et la Méditerranée ?

Portier ou péager, passeur ou transporteur," rapideur " ou logisticien : rien n'a changé. Il y a de la richesse là où il faut transporter hommes ou marchandises. Le gisement économique peut être quasiment inépuisable pour celui qui sait maîtriser et organiser les déplacements, à condition d'appréhender et de mesurer, à la fois, les potentialités des territoires traversés et la capacité de leur population à accepter de nouvelles infrastructures.

Mais voilà, aujourd'hui, y aurait-il noblesse à transporter les hommes et bassesse à accepter les marchandises ?

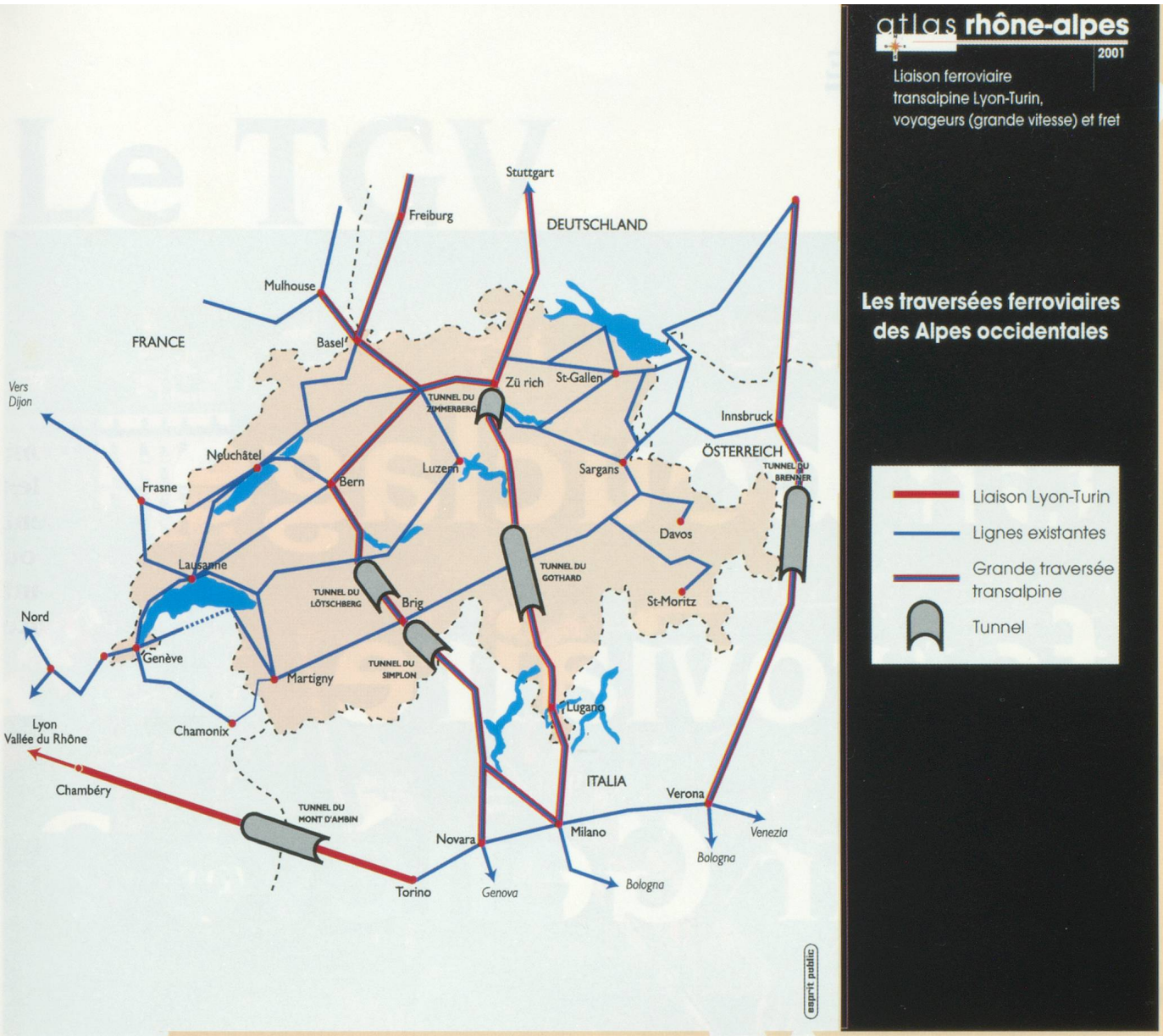
Dans une Europe en plein processus d'intégration et d'élargissement, tout le monde s'accorde pour dire que les flux augmentent par la libéralisation des échanges et que, lorsque la production industrielle et économique est multipliée par deux, les transports eux le sont par trois.

L'accident dramatique du tunnel du Mont Blanc a rappelé que le dispositif de traversée des Alpes est fragile. Toute modification réglementaire, tarifaire ou sécuritaire sur un axe alpin détourne une part ou la totalité du trafic sur un autre itinéraire. Et aujourd'hui, le Fréjus assure l'essentiel du trafic à la limite de la saturation, créant d'évidents risques pour l'environnement.

Nous voici donc face à un exemple concret de développement global et " soutenable ", selon le vrai sens anglo-saxon du concept : comment à la fois assurer la valorisation voire la protection des territoires dans un massif exceptionnel, et participer au processus d'intégration européenne donc au développement des échanges entre les hommes, les économies et les cultures ?

Car c'est bien au niveau de l'Europe que nous devons relever le défi : proposer un fonctionnement équilibré et soutenable de l'espace européen, notamment dans ses territoires les plus fragiles.

Or les Alpes constituent pour l'Europe un trésor inestimable : on vient, en Suisse, en Autriche, en Italie, en France, nous voir du monde entier, parce que nos montagnes sont belles, parce que nous avons le plus grand domaine skiable du monde, un des plus grands réservoirs mondiaux d'eau pure, de très belles réserves naturelles, botaniques ou animales, de très belles villes, un patri-



moine bâti exceptionnel, une ou des histoires, des cultures, des identités... et un réseau dense de communication.
Le lent processus décisionnel de nos amis suisses qui nécessite des votations sur tous les projets a une vertu : présenter une stratégie claire et globale où chacun des critères de choix est identifié et lisible. Ils ont tracé la voie pour que nous le fassions au niveau des Alpes.

• La nouvelle liaison ferroviaire Transalpine Lyon-Turin répond bien à cette problématique.
C'est en effet un projet international qui s'inscrit dans le processus d'intégration européenne rééquilibrant l'Europe du Sud par rapport à l'Europe du Nord. Il suit une logique de mise en réseau rapprochant les pays, les territoires, les hommes, les cultures... La Transalpine est donc le maillon clef qui permet de relier le Sud de l'Espagne à l'Europe centro-orientale : c'est ce que nous appelons l'Arc-Sud-Européen.

L'axe Lyon-Turin par le Val de Maurienne et le Val de Suse propose ainsi une approche cohérente et déjà ancienne de la complémentarité entre modes de transport. Depuis le XIXè siècle, la route et le fer se modernisent pour répondre aux nouveaux besoins et contraintes. La construction de la nouvelle liaison ferroviaire à haute performance Lyon-Turin prendra en effet le relais des travaux du tunnel et de l'autoroute engagés depuis 1960.

• C'est un projet transfrontalier qui porte une volonté d'alliance pour former un seul territoire que nous appelons le " Diamant Alpin " entre Lyon, Genève et Turin.

• C'est un projet qui, en proposant des solutions combinant la route et le rail protège l'environnement dans les vallées du massif alpin et ouvre la voie à des solutions concrètes pour les grandes concentrations urbaines.

• C'est un projet qui, en mixant voyageurs et marchandises, a pour objectif de désengorger la route, de renforcer la sécurité et la fiabilité : quatre fois plus de marchandises transportées par le fer et des temps de parcours divisés par deux : une heure trente entre Lyon et Turin, trois heures trente entre Paris et Milan.

• Ce projet ambitieux reste réaliste grâce à un phasage astucieux dans le temps et à une gestion dynamique mêlant l'existant et les sections nouvelles permettant de mobiliser au meilleur moment les capitaux nécessaires.

Dans une obligation de gérer au mieux l'argent public, et de trouver une partie d'investissements rémunérables privés, les réflexions menées sur la Transalpine prennent bien évidemment en compte les demandes et les contraintes des acteurs de la chaîne des transports de la production jusqu'aux consommateurs, car les projets se construisent mieux quand chacun y participe.

Si nous savons ensemble faire mieux circuler les marchandises et faire plus se rencontrer les hommes, dans la grande tradition alpine, nous aurons démontré que le métier de passeur est l'un des plus beaux au monde !...

Michel RIVOIRE