



# Thierry Mariani

**Ministre auprès de la Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, chargé des Transports**

**Minister to the Minister for ecology, sustainable development, transportation and housing, in charge of transportation**

► **Tunnels et Espace Souterrain : Lancé sous l'impulsion du Président de la République, le projet d'édification du Grand Paris des transports à l'horizon 2025 (Grand Paris Express) constitue un chantier majeur pour nos professions. Quelles sont les grandes étapes du processus de programmation, conception, construction en vue de respecter le calendrier ? Quelles seront les modalités de passation de contrat et le type de contrat (marché de travaux, conception-construction, PPP). Quels sont les acteurs majeurs de ce projet dans son intégration régionale ? Quelle attention entendez-vous accorder à l'humanisation du tissu urbain souterrain ?**

**Thierry Mariani :** Les premières enquêtes publiques devraient intervenir à l'automne 2012 et les premiers travaux pourraient débuter en 2013 sur différents tronçons du Grand Paris. Ainsi, à partir de 2018, certains tronçons de lignes pourraient être exploités de façon autonome jusqu'à la mise en service de la totalité du réseau du Grand Paris qui est prévue en 2025.

C'est la Société du Grand Paris (SGP), établissement public de l'Etat, qui est chargée de la maîtrise d'ouvrage du projet, d'un montant de 17,5 Md€, en concertation avec les collectivités territoriales traversées ainsi qu'avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), la RATP et la SNCF.

Le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen sera réalisé sous co-maîtrise d'ouvrage du STIF et de la RATP. La SGP contribuera en revanche financièrement au projet à hauteur de 30%, soit environ 300 M€. Une convention sera conclue par la SGP et le STIF afin de préciser les modalités de coordination et de financement de ce projet qui sera connecté au réseau réalisé par la SGP.

Par ailleurs, le schéma d'ensemble du Grand Paris fait mention d'un réseau complémentaire structurant qui intègre notamment l'arc Est proche, situé en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne et dont la maîtrise d'ouvrage relèvera du STIF. Un montant d'investissements de 2 Md€ est prévu pour ce projet dont le tracé n'est pas encore arrêté.

► **Tunnels et Espace Souterrain: Launched under the aegis of the French President, Grand Paris Express, the Grand Paris transport plan to 2025 represents a large-scale project in our line of work. What are the major stages in the planning, design and construction process for this project to remain on schedule? What are the procedures for awarding tenders, and what type of contracts are involved (contract of works, design/construction, PPP)? Who are the key players in this project and its regional integration? How much attention should be paid to the human aspect of underground urban fabric?**

**Thierry Mariani:** Initial public enquiries are due to take place in autumn 2012, with construction work beginning in 2013 on various sections of Grand Paris. From 2018 onwards, certain sections of track could be operated independently of each other until commissioning of the entire Grand Paris network, planned for 2025. Société du Grand Paris (SGP), a state-owned agency, is acting as project owner for the €17.5 billion initiative, in consultation with the local authorities in question and the Île-de-France Transport Association (Syndicat des Transports d'Ile-de-France, STIF), RATP and SNCF.

The agency will act as joint project owner with STIF and RATP for the extension of metro line 14 from Saint-Lazare to Mairie de Saint-Ouen. SGP will contribute 30% of the funding for this particular project, a total of some €300 million. A memorandum of understanding will be concluded by SGP and STIF setting out the terms for coordination and funding of the project, which will link up to the network to be built by SGP.

In addition, the Grand Paris master plan also specifies an additional backbone network taking in the inner Eastern Arc in Seine-Saint-Denis and Val-de-Marne, for which STIF is to act as project owner. For this project, the route of which has not yet been defined, total investment of €2 billion is planned.

The SGP will also issue calls for tender for the design and works contracts, as well as being able to have partnership contracts for certain sections of the network. Four design framework contracts were launched in 2011 relating to



## LE RÉSEAU DU GRAND PARIS SERA EN SOUTERRAIN SUR L'ESSENTIEL DE SON TRACÉ.

La SGP lancera également des appels d'offres pour l'attribution de marchés d'études et de travaux et aura la possibilité de recourir à des contrats de partenariat pour certaines sections du réseau. Quatre marchés-cadres d'études ont ainsi été lancés dès 2011 portant sur les infrastructures, l'exploitation et les systèmes du transport, les sites de maintenance et de remisage, les gares et les services. Des marchés de maîtrise d'œuvre seront également lancés, mais ils ne sont pas définis à ce jour.

Le réseau du Grand Paris sera en souterrain sur l'essentiel de son tracé. La SGP portera une attention particulière à l'aménagement et au design architectural des gares, qui constitueront le lien essentiel entre la ville et le métro, entre l'espace urbain et l'espace du voyage. Cette exigence est au cœur de la conduite du projet. Quelques principes essentiels en la matière sont d'ores et déjà posés par la SGP :

- planification et organisation cohérentes des aménagements souterrains et des aménagements de surface. La SGP travaille de façon très étroite avec les collectivités territoriales sur le territoire desquelles seront positionnées les gares et est pleinement associée aux contrats de développement territorial.
- travail sur la composition des volumes, l'éclairage, les matériaux, la décoration, et plus généralement la mise en scène des espaces.
- organisation claire assurant le confort physique et psychologique des cheminements et de l'attente. Les ensembles fonctionnels (hall d'accueil, circulations, paliers d'orientation, quais) seront articulés de façon simple et transparente. Enfin, selon les cas et les territoires, la gare sera un lieu de services diversifiés en même temps qu'un relais de culture.

▶ **T&ES : A propos des « corridors européens » :**  
**L'Union européenne publie cette année un Livre blanc stratégique "Transport 2050" sur la politique des transports. Dans quelle mesure la volonté affichée du renforcement des liens entre les grandes agglomérations européennes pourra-t-elle être mise en œuvre grâce à un réseau de corridors et notamment les corridors transalpins et transpyrénéens ? Tenant compte de la crise économique, quelle est votre perception concernant la réalisation des liaisons Lyon-Turin Ferroviaire et Toulouse-Saragosse ?**

**T. M. :** La Commission européenne a entrepris une refonte du réseau trans-européen de transport (RTE-T) suite au

infrastructures, transport operations and systems, maintenance and repair sites, stations and services. Project management contracts will also be launched, but these have not been defined to date.

The Grand Paris network will run underground for most of its length. The SGP will be paying special attention to the layout and architectural design of stations – the principal link between the city and the metro – and between urban space and the transport environment. This requirement is a central concern of the project.

The SGP has already established four key principles in this respect:

- coherent planning and organisation of aboveground and below-ground developments. The SGP is working very closely with local authorities regarding the sites on which stations will be located, and is fully involved in local development contracts.
- working on defining structure volumes, lighting, materials, decoration and more generally, the visual aspect of the spaces.
- clear organisation, ensuring corridors and waiting areas are physically and psychologically pleasant. Functional areas such as entrance halls, corridors, concourses and platforms will be structured in a simple, transparent manner. Lastly, as appropriate for each instance and area, stations will serve as a diversified service centre and a focal point for culture.

▶ **T&ES: "Trans-European corridors": this year, the European Union published a strategic White Paper on transport policy, "Transport 2050". To what extent can the political will to strengthen links between major European cities be implemented by means of a network of transport corridors, particularly across the Alps and the Pyrenees? What are your views on the Lyon-Turin and Toulouse-Zaragoza rail links in the light of the economic crisis?**

**T. M. :** The European Commission has decided to review the Trans-European Transport Network (TEN-T) in the light of the gaps and delays in constructing major, European-scale infrastructure projects.

The draft regulation setting out the new guidelines for the TEN-T is due to be published in October. The Commission wants there to be two levels in this future network: the overall network, comprising most major national networks, and a central network made up of routes running between the largest European hubs (cities, ports and airports), particularly Lyon.

## THE GRAND PARIS NETWORK WILL RUN UNDERGROUND FOR MOST OF ITS LENGTH.



constat de lacunes et de retards dans la réalisation des grands projets d'infrastructure d'envergure européenne.

Le projet de règlement fixant les nouvelles lignes directrices du RTE-T devrait être publié courant octobre. La Commission souhaite que ce futur réseau comporte deux niveaux : le réseau global, qui comprendra la plupart des grands réseaux nationaux, et le réseau central qui sera constitué des itinéraires reliant entre eux les grands pôles européens (agglomérations et ports-aéroports), en particulier Lyon.

Ces grands itinéraires, organisés par une gouvernance en « corridors », permettront de renforcer les liens entre les grandes agglomérations européennes.

La France soutient cette refonte du RTE-T qui était nécessaire mais demeure néanmoins vigilante, notamment pour les règles du jeu qui restent à définir. Nous devons être pragmatiques et nous concentrer sur les projets qui ont le plus de sens et qui sont les plus avancés. C'est en particulier ce que nous avons fait pour le projet Lyon-Turin pour lequel la France et l'Italie se sont entendues sur un phasage de l'opération et ont conclu un accord sur le partage des coûts de la première phase du projet.

► **T&ES : Trois questions concernant l'Azerbaïdjan, pays avec qui l'AFTES, à l'instigation de son président Alain Balan, a développé depuis deux ans des liens de coopération et d'amitié :**

**a/ Vingt ans après son indépendance, l'Azerbaïdjan dispose d'un atout géostratégique de taille, offre un environnement d'affaires dynamique et attractif ; comment définiriez vous les axes de coopération pour la participation française au développement du couloir de transport Europe-Caucase-Asie et à celui du Grand Bakou ?**

**T. M. :** La France entretient avec l'Azerbaïdjan une relation placée sous le signe de l'amitié et qui n'a eu de cesse de s'intensifier depuis l'indépendance du pays en 1991. Il est en effet devenu le premier partenaire commercial de la France dans le Caucase.

L'Union européenne encourage le développement des infrastructures nécessaires à l'amélioration des échanges, notamment par le programme d'assistance technique pour le développement d'un couloir de transport entre l'Europe et l'Asie traversant la mer Noire, les pays du Caucase du Sud, la mer Caspienne et les pays d'Asie centrale (TRACECA).

Ce programme lancé en mai 1993, a depuis financé 62 projets d'assistance technique et 14 projets d'investissement, que les entreprises françaises suivent avec intérêt.

Un projet d'accord concernant le transport routier international de marchandises entre nos deux pays est également en cours d'élaboration.

Concernant le développement urbain dans la ville de Bakou, nos entreprises sont impliquées dans les projets en matière de transport notamment pour la réalisation d'un tronçon souterrain nouveau du réseau métropolitain (ligne verte).

**b/ En visite en Azerbaïdjan, vous avez partagé l'intention d'un renfort des relations entre l'Azerbaïdjan et la France. Comment cette volonté pourrait-elle prendre forme afin de favoriser une coexistence technologique et économique ? Comment évaluez-vous le développement obtenu dans notre domaine de compétence: l'aménagement du territoire, les infrastructures autoroutières et ferroviaires, les transports urbains... ?**

**T. M. :** Le nombre important de visites bilatérales entre nos deux pays témoigne de notre volonté de dynamiser des liens de coopération essentiels pour notre

These trunk routes, organised on the basis of "corridor" governance, will make it possible to strengthen links between major European cities.

France supports this reform of the TEN-T, which was needed, but remains vigilant concerning the rules of play, which have yet to be defined. We have to be pragmatic and concentrate on the projects which make the most sense and on which the most progress has been made. It is what we have done with the Lyon-Torino project for which France and Italy agreed on the phasing of the operation and signed an agreement on the sharing of costs for the first phase of the project.

► **T&ES: Three questions about Azerbaijan: AFTES has been developing friendship and cooperative relations with this country for two years now, on the initiative of the association's president, Alain Balan.**

**a/ 20 years after independence, Azerbaijan has significant geostrategic potential, as well as an attractive and dynamic business environment. What do you think are the areas in which there can be cooperation and French involvement in developing the Europe-Caucasus-Asia and Baku urban district transport corridor?**

**T. M.:** France has enjoyed friendly relations with Azerbaijan; these have continued to develop ever since the country's independence in 1991. Indeed, Azerbaijan has become France's leading commercial partner in the Caucasus.

The European Union encourages development of the infrastructures required to boost trade, particularly TRACECA, the technical assistance programme to develop a transport corridor between Europe and Asia running through the Black Sea, the countries of the southern Caucasus, the Caspian Sea and the nations of central Asia. Since its launch in May 1993, this programme has funded 62 technical assistance projects and 14 investment projects – a development followed with great interest by French firms.

A draft agreement covering international freight transport by road between our two countries is currently being drawn up.

As to urban development in the city of Baku, French contractors are currently involved in transport-related projects, particularly the construction of a new underground section of the Metro (the Green line).

**b/ When you visited Azerbaijan, you expressed your intention to have stronger relations between Azerbaijan and France. How could this intention be implemented with a view to promoting technological and economic life together? What is your assessment of the outcomes with regard to our field of expertise: development, motorway and rail infrastructures, urban transport, and so on?**

**T. M.:** The large number of bilateral visits between our two nations illustrates our desire to boost cooperative links, which are vital for our shared future in terms of strategic objectives. The French President will be visiting the region in the very near future, in order to build on commitments made by the two heads of state during their recent meeting in Paris. Our bilateral discussions, which have been very much dominated by oil and gas related issues, now include municipal services, rail and urban transport, telecommunications, electricity and pharmaceuticals, too.

There is likely to be further practical implementation of our export potential over the years to come, particularly in the field of infrastructures, where there are major needs concerning airports, defence, maritime safety and so on.



avenir commun autour d'enjeux stratégiques. Le Président de la République se rendra dans la région très prochainement afin de concrétiser les engagements pris par les deux chefs d'Etat lors de leur dernière rencontre à Paris. Nos échanges bilatéraux qui sont très largement dominés par les hydrocarbures s'étendent désormais aux services municipaux, aux transports ferroviaires et urbains, aux télécommunications, à l'électricité et aux produits pharmaceutiques.

Le potentiel de développement de nos exportations devrait connaître encore des concrétisations au cours des prochaines années, notamment dans le domaine des infrastructures où les besoins sont importants (aéroports, défense, sécurité maritime etc.).

Les chemins de fers prévoient de moderniser la signalisation sur 500 km de la ligne Est-Ouest reliant Bakou à la Géorgie et se prolongeant jusqu'à la mer Noire, principal axe vital pour le développement du pays, ainsi que sur quelques autres lignes (longueur totale du réseau 2900 km dont 1200 km électrifiés). L'électrification ainsi que la rénovation en profondeur du système de signalisation représentent un intérêt stratégique pour la France et ses sociétés, pour l'Azerbaïdjan et pour l'Europe (transit de produits pétroliers depuis les nouveaux méga-champs pétroliers de la Mer Caspienne vers l'Europe).

**c/ L'Azerbaïdjan est le pays invité d'honneur de notre Congrès international qui se tiendra à Lyon en octobre prochain. A l'Assemblée Nationale, le groupe interparlementaire d'amitié avec l'Azerbaïdjan dont vous êtes l'un des vice-présidents, développe des relations avec ce pays et contribue à y renforcer notre présence et notre influence politique, économique et culturelle. Avec votre encouragement, notre Association serait très heureuse de développer avec ce pays un programme de coopération technique. Que vous inspire notre démarche pour promouvoir le savoir-faire de nos ingénieries, de nos entreprises de génie civil, de nos constructeurs de matériel et fabricants de produits ? Quelles sont**

The railways are planning to modernise signalling along a 500 km stretch of the East-West line linking Baku to Georgia and running as far as the Black Sea: this is a key route for development of the country. There are similar plans for some other lines; the railway network totals 2900 km, of which 1200 km is electrified. Electrification and complete renovation of the signalling system is of strategic interest to France and its contractors, as well as for Azerbaijan and Europe, with the transport of oil and gas products from the new mega fields in the Caspian Sea to Europe.

**c/ Azerbaijan is the guest country of honour at our International Congress, which will be held in Lyon this October. You are vice-chairman of the French National Assembly's France-Azerbaijan interparliamentary friendship group, which is developing relationships with this country and helping to strengthen our presence there, as well as our political, economic and cultural influence. With your encouragement, our Association would be delighted to develop a programme for technical cooperation with this country. What are your feelings about our approach to promoting our know-how in engineering, our civil engineering contractors, and equipment and product manufacturers? What do you think about the approach adopted by our associations and the way they are interacting? In what ways could your Ministry contribute to the joint organisation of a transport forum?**

**T. M. :** The joint Franco-Azerbaijani commission on economic issues, co-chaired by the Secretary of State in charge of external trade and the Azerbaijani Minister of Finance, was held in Paris on September 23, 2011. The aim was to review existing cooperation on issues of trade, industry and between institutions, and to suggest fresh avenues for cooperation.

For my part, I very much want to encourage your approach in favour of further

**vos réflexions sur l'approche entre nos associations et les interactions ?  
Quelle pourrait être la participation de votre Ministère dans une  
co-organisation d'un forum sur les transports ?**

**T. M. :** La commission mixte franco-azerbaïdjanaise pour les questions économiques co-présidée par le Secrétaire d'Etat chargé du commerce extérieur et le Ministre des finances azerbaïdjanais s'est tenue à Paris le 23 septembre 2011. Son objectif est de dresser le bilan des coopérations commerciales, industrielles et institutionnelles existantes et de proposer de nouveaux axes de coopération. Pour ma part, j'encourage tout à fait votre démarche visant à développer la coopération technique entre nos deux pays. Un colloque sur les transports ferroviaires et urbains avait été co-organisé à Bakou en 2005 par notre ministère et le CFME-Actim, ancêtre d'Ubifrance. L'organisation d'un nouvel événement dans le domaine des transports, auquel notre Ministère répondrait présent avec plaisir, pourrait être proposée à Ubifrance dont c'est la compétence.

**► T&ES : Revenons en France avec une question sur Lyon, où l'AFTES organise son prochain congrès. Le métro est en cours de prolongement, mais faute de visibilité financière, le maître d'ouvrage a dû arrêter et démanteler le tunnelier au bout de 1400 mètres seulement : autant envoyer une voiture à la casse après 20 000 km ! Compte tenu des 20 milliards d'euros mobilisés pour le projet du Grand Paris Express, un ré-équilibre budgétaire en faveur des grandes métropoles de province est-il envisagé ?**

**T. M. :** Alors que l'Etat avait cessé d'aider financièrement les projets de transports collectifs de province (TCSP), le législateur a décidé, dans le cadre du Grenelle 1, de mobiliser d'importants financements en faveur des transports collectifs en site propre hors Ile-de-France. Au terme de deux appels à projets, 1,3 Mds € sont engagés par l'Etat en faveur des transports collectifs durables et performants, permettant de soutenir le lancement de près de 130 projets. L'objectif du Grenelle qui visait à engager 2,5 Mds € entre 2009 et 2020 est donc largement tenu. C'est également plus de 1000 km de lignes qui seront construites ou mises en chantier d'ici la fin de l'année 2013 alors que le Grenelle prévoyait la création de 1 500 km de lignes en 15 ans.

C'est dans le cadre du premier appel à projets TCSP que l'extension de 1,7 km de la ligne B du métro jusqu'à Oullins a fait l'objet d'un soutien financier de l'Etat. Par ailleurs, la loi Grenelle 2 offre la possibilité pour les autorités organisatrices de transports urbains situées en dehors de l'Ile-de-France d'instituer une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains et des immeubles résultant de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs en site propre. Elle prévoit également la possibilité d'expérimenter le péage urbain dans les agglomérations volontaires de plus de 300 000 habitants dotées d'un plan de déplacements urbains approuvé prévoyant la réalisation d'un transport collectif en site propre. Enfin, il faut rappeler le rôle déterminant du versement transport qui demeure la première source de financement des transports urbains. Plusieurs évolutions sont intervenues pour accroître cette ressource. Les autorités organisatrices qui comprennent une ou plusieurs communes touristiques peuvent désormais majorer de 0,2% le taux du versement qui leur est applicable. Les agglomérations, dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et qui réalisent un transport collectif en site propre, peuvent porter à 0,85 % le taux maximum qui leur était antérieurement applicable.

technical cooperation between our two countries. A symposium on urban and rural transport was co-organised in Baku in 2005 by our ministry and CFME-Actim, the ancestor of Ubifrance. Organising a new event in the field of transport, in which our Ministry would be delighted to take part, could be suggested to Ubifrance, the agency responsible for such matters.

**► T&ES: Back in France, we have a question about Lyon, where the forthcoming Congress of AFTES is being held. The Metro is currently being extended, but due to a lack of financial visibility, the project owner has had to halt work and dismantle the tunnel boring machine after only 1400 m of excavation: that's like sending a car to the scrapyard with only 12,000 miles on the clock! In the light of the €20 billion committed to the Grand Paris Express project, is there any hope of reallocating funds to the benefit of cities other than Paris?**

**T. M.:** The French state had stopped granting financial aid to segregated public transport projects outside Paris ('TCSP'). However, with the Grenelle 1 law, legislation has now been put in place to raise significant funding for segregated transport networks outside the Ile-de-France region. Following two requests for projects, the government has committed €1.3 billion to high-performance, sustainable public transport: this is enough to support the launch of some 130 projects. The aim of the Grenelle summit, which sought to commit €2.5 billion between 2009 and 2020, has thus been largely achieved. In addition, over 1000 km of track will have been completed or commenced by the end of 2013, compared with the Grenelle goal of building 1500 km of track in 15 years.

Extension of the Lyon Metro line B as far as Oullins received financial support from government as part of the first TCSP request for projects.

What is more, the Grenelle 2 law makes it possible for urban transport organising authorities located outside Ile-de-France to set up a lump-sum tax on revenues from land and buildings developed subsequent to the construction of segregated public transport infrastructures. It also opens up the possibility of cities with populations of over 300,000 experimenting if they wish with urban tolls, provided the cities have an approved urban transport plan which includes the construction of a segregated public transport infrastructure. Lastly, it should be noted that the leading source of funding for urban transport is the transport allocation, which plays a determining role. A number of changes have been implemented to expand this resource. Organising authorities with a remit including one or more tourist municipalities can now increase their allocation entitlement by 0.2%. Cities with populations of between 50,000 and 100,000 which build a segregated public transport solution may increase their existing allocation entitlement up to a maximum of 0.85%. Any decision to extend existing lines or create new infrastructures is first and foremost the responsibility of urban transport organising authorities. They must define the project and determine a funding plan along with appropriate phasing. Government is there to assist and facilitate the emergence of projects and accelerate their implementation, but it does not play a decision-making role.

The Grand Paris project is different in this respect. The project does not relate solely to Ile-de-France. Connecting major hubs for research and economic development will serve as a growth engine for the country as a whole. Furthermore, the Grand Paris network will benefit residents and businesses in other regions, since it will also serve TGV high-speed train stations.



## L'ETAT INTERVIENT EN ACCOMPAGNEMENT, POUR FACILITER L'ÉMERGENCE DES PROJETS...

La décision de prolonger les lignes existantes ou de créer de nouvelles infrastructures relève avant tout des autorités organisatrices des transports urbains. Il leur appartient de définir leurs projets, d'en établir les plans de financement et d'en déterminer le phasage. L'Etat intervient en accompagnement, pour faciliter l'émergence des projets ou l'accélération de leur mise en œuvre, mais il n'a pas de rôle décisionnel.

La situation du projet du Grand Paris est différente. Il ne s'agissait pas seulement d'un projet francilien. La mise en relation des grands pôles de développement économique et de recherche sera un moteur pour la croissance du pays. En outre, le réseau du Grand Paris bénéficiera aux habitants et aux entreprises des autres régions car il desservira notamment des gares TGV.

C'est parce que ce projet a une dimension nationale que le gouvernement a décidé qu'il serait réalisé par un établissement public de l'Etat qui en est le maître d'ouvrage. In fine, c'est bien l'Etat qui en assume les risques et les charges. Il est donc logique que son engagement financier soit prédominant à hauteur de 4 Mds€.

Concernant le prolongement de la ligne B du métro de Lyon, dont le coût est de 222 M €, l'Etat a apporté une aide de 7,3 M €. Cette extension permettra de relier la gare d'Oullins à la Part-Dieu en moins de 15 minutes. 20 000 voyageurs par jour sont prévus, générant une réduction du trafic automobile estimée à 15 000 véhicules par jour. Le chantier a été lancé en juillet 2009 pour une mise en service en 2013 et a nécessité une traversée sous-fluviale du Rhône jusqu'à Oullins.

▶ **T&ES : Parlons maintenant des grands projets ferroviaires. Qu'ils soient destinés surtout au fret comme les projets de tunnels transalpins ou transpyrénéens, ou aux voyageurs comme les futures LGV, ils ne pourront sans doute être financés qu'en surtaxant fortement le trafic routier, comme l'ont fait les Suisses avec succès. Qu'en pensez-vous ?**

**T. M. :** Je crois qu'il faut surtout replacer ces sujets dans la bonne perspective. Tout d'abord, la Suisse n'est pas un état membre de l'Union européenne. Bien sûr, elle en applique de nombreux textes mais à sa manière et principalement sur la base du volontariat. La France, quant à elle, est un pays fondateur de l'Union et un des principaux Etats membres.

Comme vous le savez, l'Europe s'est construite sur quelques grands principes comme celui de la liberté de

It is because this project has a national dimension that the government decided that it would be carried out by a state agency, which is acting as project owner. Ultimately, it is indeed the government which bears both the cost and the liability for this project, so it makes sense for it to be committing the most money – a total of some €4 billion. .

As to the extension of the Lyon metro line B, the government has provided €7.3 million worth of aid for a project costing €222 million in all. This extension will make it possible to travel from Oullins to Part-Dieu in less than 15 minutes.

20,000 passengers a day are expected, resulting in some 15,000 fewer cars on this route every day. Works began in July 2009 for commissioning in 2013, and include passing beneath the river Rhone to reach Oullins.

▶ **T&ES: Now to major rail projects. Whether these are intended predominantly for freight, as is the case with the tunnels beneath the Alps and Pyrenees, or for passenger traffic on future high-speed lines, the only way of funding these is probably through heavy taxes on road traffic, following the successful Swiss example. What is your view on this?**

**T. M.:** I believe these issues need to be seen in their proper perspective. Firstly, Switzerland is not a member state of the European Union. Naturally, it does apply a lot of European legislation, but does so in its own way and mostly on an opt-in basis. France on the other hand is a founding member of the Union and one of the leading Member States.

As you know, the European Union has been built on the basis of some core values, which include the free movement of goods and capital. If we implement measures taking into account the specifics of local environments, we need to do so in line with EU directives and regulations.

France has been one of the prime movers behind a review of the so-called 'Euro-vignette' Directive, which sets out the tax rules for HGVs. This review should make it possible to be more proactive in taking into account nuisance arising from road traffic in taxation, particularly as regards mountain areas.

## GOVERNMENT IS THERE TO ASSIST AND FACILITATE THE EMERGENCE OF PROJECTS...



circulation des biens et des marchandises. Si nous prenons des mesures qui tiennent compte de la sensibilité des espaces traversés, nous devons donc le faire conformément aux directives et aux règlements européens.

La France a été un des principaux moteurs de la révision de la directive dite Eurovignette qui définit les règles de tarification applicables aux poids lourds. Cette révision doit nous permettre d'être plus volontariste pour mieux faire prendre en compte dans les tarifs des nuisances générés par la circulation sur les routes, en particulier pour ce qui concerne les espaces montagneux.

Le grand projet du Lyon-Turin vise à offrir une alternative ferroviaire pour la traversée des Alpes. Notre stratégie est claire : construire une nouvelle infrastructure qui ait à la fois la capacité et les performances permettant d'offrir une réelle alternative à la route ; une fois cette infrastructure réalisée, il nous faudra mettre en œuvre des mesures volontaristes de report modal, par exemple tarifaires, pour que le trafic qui doit être sur le mode ferroviaire, notamment de longue distance, y soit réellement incité.

**► T&ES : Pour la LGV-PACA, le souci de ménager les intérêts locaux a conduit à retenir des solutions au coût démesuré, comme les gares souterraines projetées à Marseille et à Toulon. La loi ne devrait-elle pas être revue, comme l'ont fait nos amis italiens, pour donner à l'Etat les moyens de faire prévaloir l'intérêt national ?**

**T. M. :** Le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes Côte d'Azur est un projet ambitieux dont l'objectif est de réaliser un système performant, s'appuyant sur la grande vitesse et le réseau existant.

Le choix qui a été fait de desservir les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice répond au besoin de grande vitesse entre Paris et Nice et prend en compte la conurbation entre les principales villes situées entre Marseille et la frontière italienne. Elle permet en outre de répondre durablement aux besoins de déplacements des habitants et de dynamiser l'ensemble du trafic ferroviaire à l'échelle locale, nationale et internationale.

Après quatre années d'études et de concertation active, le projet entame une nouvelle étape décisive qui devrait aboutir en 2015 à l'enquête d'utilité publique.

Depuis le 15 septembre dernier et jusqu'au 15 décembre prochain, RFF organise une cinquantaine de réunions publiques sur l'ensemble de la région PACA. Cette concertation est ouverte à tous et doit permettre aux acteurs locaux intéressés par le projet d'échanger sur l'armature du système ferroviaire régional de demain. Ces échanges doivent également permettre de faire émerger un consensus sur le meilleur scénario de passage et d'implantation des gares, tant du point de vue de leur faisabilité technique, que de leur insertion urbaine, environnementale, que de leurs coûts. Seul un consensus suffisamment large nous permettra de réaliser le projet. ♦

*Interview de Maurice Guillaud  
(avec des questions d'Alain Balan et de Jean Piraud)*

The Lyon-Turin project seeks to offer a rail-based alternative for crossing the Alps. Our strategy is clear: building a new infrastructure which has the necessary capacity and performance to offer a genuine alternative to road transport. Once this infrastructure has been completed, we will need to implement proactive measures in favour of modal transfer, for instance through taxation, so that traffic which should be rail-borne, particularly over long distances, has a genuine incentive to be so.

**► T&ES: For the Provence-Alpes-Côte d'Azur High-Speed Line, concerns to protect local interests have led to a choice of wildly expensive solutions, such as the projected underground stations in Marseille and Toulon. Is there not a case for reviewing the law, as the Italians have done, to enable national government to ensure that national interest takes precedence?**

**T. M.:** The Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) High-Speed Line is an ambitious project, the aim of which is to have a high-performance system based on high-speed rail and the existing network.

The decision to serve Aix-en-Provence, Marseille, Toulon and Nice addresses the need for a high-speed link between Paris and Nice and also takes into account ribbon development between cities located between Marseille and the Italian border. This makes it possible to meet the travel requirements of local residents in the long term as well as boost rail traffic as a whole locally, nationally and internationally.

After four years of active consultation and design work, the project is now entering a new decisive phase, which should see a public enquiry being launched in 2015.

From September 15 last through to December 15, French Rail Network RFF is organising some 50 public meetings throughout the PACA region. This consultation is open to all and should make it possible for all local stakeholders concerned by the project to discuss the way that the region's rail system should be structured in the future. The discussion should also make it possible for a consensus to emerge on the best possible routes and location of stations, both in terms of technical feasibility, inclusion in the urban landscape and the environment, and in terms of costs. This project will only be achievable if we have a sufficiently broad consensus. ♦

*Interview by Maurice Guillaud  
(incl. questions from Alain Balan and Jean Piraud)*