

PROJET DE NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE TRANSALPINE ENTRE LYON ET TURIN

Déclaration commune

Le projet de nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin, vraisemblablement **le plus grand chantier européen du début de ce siècle, représente, par ses capacités structurantes, un aménagement majeur pour l'Europe, la France et l'Italie.**

Il s'agit :

- **d'un outil d'aménagement du territoire européen** visant à répondre au grand défi des échanges transrégionaux, transeuropéens et au développement des régions du sud de l'Europe, car c'est la seule réponse efficace aux enjeux économiques, culturels et environnementaux des régions d'Europe qui doit notamment se traduire par une exigence de qualité et de fiabilité du service attendu par les clients. Ce projet répond aux obligations fixées par la Convention alpine. Ce chantier de construction et d'aménagement représente environ 300 kilomètres de ligne entre Lyon et Turin, traversant les préAlpes et les Alpes avec d'indispensables tunnels et ouvrages d'art à réaliser au cours des dix prochaines années.

- **d'une liaison ferroviaire fret** qui doit permettre d'acheminer grâce à la nouvelle infrastructure non seulement le fret classique et sa progression mais 40 millions de tonnes par an de marchandises supplémentaires soit l'équivalent d'au moins deux millions de camions par an, à travers les Alpes dans des conditions optimales de sécurité et de respect de l'environnement.

Le drame du tunnel du Mont-Blanc de mars 1999 a souligné la fragilité de la réponse routière et a montré l'impérieuse nécessité de rééquilibrer le transport des marchandises au profit du rail. Seul le projet de nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin offre la sécurité et les capacités nécessaires.

- **d'une liaison ferroviaire voyageurs** reliant les réseaux à grande vitesse français et italien et permettant à terme à 7 millions de voyageurs par an (soit plus du double qu'actuellement) de se déplacer entre la France et l'Italie en toute sécurité. Moins de deux heures seront nécessaires pour aller de Lyon à Turin au lieu de quatre heures aujourd'hui. En outre ce projet présente un intérêt majeur pour la desserte du pôle de Saint Exupéry, en lien avec le développement des relations intercités en Rhône-Alpes, avec les sites touristiques des Alpes du Nord et vers Paris.

Les collectivités locales de Rhône-Alpes se sont engagées de façon unanime et à maintes reprises en faveur de ce projet.

Dès 1994, au sommet européen d'Essen, ce projet a été considéré comme prioritaire.

.../...

En 1995, la Région Rhône-Alpes participait au financement d'un important programme d'études menées de manière partenariale par le G.I.P. Transalpes.

Les nombreuses investigations menées depuis ont permis, en janvier 2001 de prendre d'importantes décisions aussi bien sur les parties internationales et nationales du projet.

En particulier, le sommet de Turin du 29 janvier 2001 a été à l'origine du traité franco-italien récemment ratifié par les deux Etats dans lequel figure la décision d'engager la réalisation des ouvrages de la partie commune franco-italienne.

C'est dans ce contexte que les exécutifs des principales collectivités locales de Rhône-Alpes ont signé le 19 mars 2002 un protocole d'intention avec le ministre des transports en souhaitant sa finalisation rapide.

En conséquence, les signataires de la présente déclaration en lien avec les collectivités locales réunies au sein de la Conférence des Alpes Franco-Italiennes :

➤ **rappellent** l'impérieuse nécessité de réaliser ce programme avec une exigence de performance économique, de fiabilité et d'efficacité globale. En effet, la nouvelle liaison ferroviaire marchandises - voyageurs Lyon - Turin, à haute capacité, est la seule alternative crédible et réaliste au "tout routier"; sa réalisation, sur l'ensemble de ses composantes voyageurs et fret, est la seule réponse efficace aux enjeux économiques, aux exigences environnementales et à celles de sécurité à travers les Alpes.

➤ **demandent** pour garantir le bon achèvement de cette liaison de s'appuyer sur les quelques principes fondamentaux suivants :

- un programme efficace, pour la meilleure performance du projet, permettant l'adhésion de l'ensemble des partenaires français et italiens, financeurs ou futurs clients. Dans cette optique, le tunnel de base doit être considéré comme le véritable "moteur" du programme : sa mise en service la plus rapide possible (le sommet de Périgueux de novembre 2001 a retenu 2012) doit être un impératif.

- la mise en place d'une solution innovante de financement dès 2003, permettant d'assurer la réalisation du programme au travers d'une approche économique globale, de nature industrielle, et de garantir notamment un soutien financier communautaire d'au moins 20 % dans le cadre du nouveau Réseau Transeuropéen.

➤ **insistent** pour que les engagements pris par la France et l'Italie en janvier 2001 soient respectés dans le cadre d'une volonté commune de rééquilibrage modal de la route vers le rail du transport des marchandises.

➤ **demandent** aux Etats français et italien de tout mettre en œuvre pour le respect des objectifs et des délais fixés, aussi bien sur les études préliminaires que sur le projet final.

➤ **mettent** en garde sur les lourdes conséquences européennes et nationales de tout retard dans la mise en œuvre de ce programme.