

## BRÈVES

## UN MILLIARD D'EUROS GRÂCE À L'ÉCO REDEVANCE ?

La taxe "éco-redevance" sur les poids lourds, approuvée par le Grenelle de l'environnement, pourrait rapporter "un milliard d'euros par an" estime la secrétaire d'État à l'Écologie, Nathalie Kosciusko-Morizet. Cette taxe devrait être acquittée par les poids lourds utilisant le réseau routier national et les autoroutes non concédées.

## LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS RESPECTERA LES ÉCHÉANCES DU LYON-TURIN

Lors du Sommet franco-italien de Nice, François Fillon, Premier ministre, a confirmé que le gouvernement respectera les échéances fixées pour la réalisation du tunnel international de la future ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin, afin de tenir les engagements pris à l'égard de l'Union européenne qui finance ce projet de 7,6 Mrds €. Le Premier ministre a demandé au ministre d'État Jean-Louis Borloo de fixer avec son homologue italien, Antonio Di Pietro, le programme de travail de la CIG. Celui-ci a été signé à Rome le 17 décembre dernier.

## ACTUALITÉS

## FRANCK RIBOUD, NOUVEAU PRÉSIDENT DU COMITÉ POUR LA TRANSALPINE



Franck Riboud succède à Raymond Barre à la présidence du Comité pour la Transalpine. Lyonnais d'origine, authentique homme d'entreprise, Franck Riboud est à la tête du Groupe Danone depuis 1996, groupe industriel figurant aujourd'hui parmi les tous premiers utilisateurs du service ferroviaire. Il s'est dit prêt à s'engager, tant au niveau international, national que régional, pour le succès de la réalisation de cette grande liaison ferroviaire sud-européenne qu'est la Transalpine Lyon-Turin. La Présidence du Comité, assumée jusque-là par un représentant du monde politique, se voit ainsi confiée à une personnalité du monde économique.

## LE COMITÉ POUR LA TRANSALPINE RENCONTRE LAURENS J. BRINKHORST

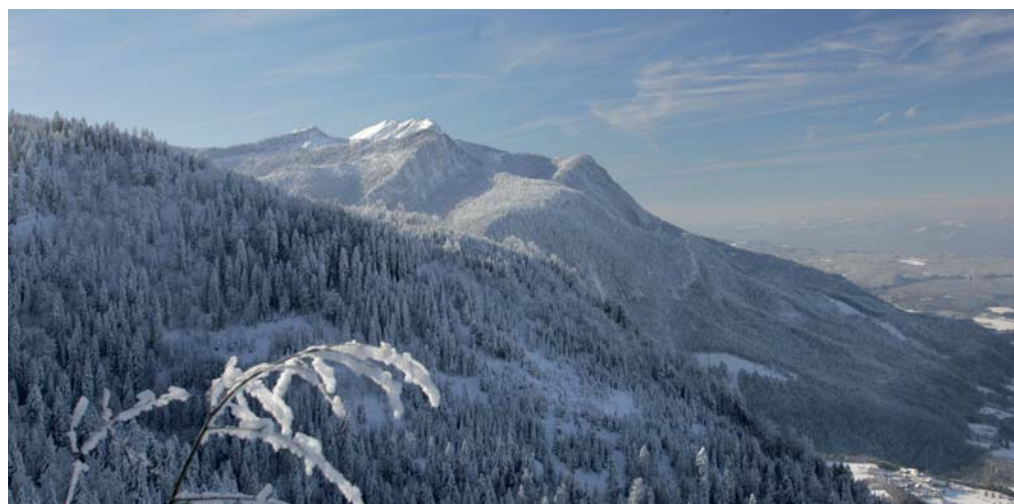
Le Comité pour la Transalpine et le Comitato Transpadana ont tenu une réunion de travail, en décembre dernier, avec Laurens J. Brinkhorst, ancien ministre et député européen, nommé coordonnateur pour succéder à Loyola de Palacio. L'échange a porté sur l'attribution de la première subvention européenne pour le tunnel de base du Mont-Cenis, mais également sur des sujets à court terme, tel que le **report modal ou le développement du fret sur la ligne historique**, dans l'attente de l'ouverture de la liaison Transalpine. L'entretien a aussi permis

de rappeler les conclusions les plus significatives des travaux et réflexions menés récemment auprès des transporteurs et décideurs économiques, partenaires des deux comités. Laurens J. Brinkhorst préside un groupe de réflexion à haut niveau avec les représentants des États français et italien : il fera des propositions concrètes aux deux gouvernements dans les prochains mois pour améliorer le fonctionnement du corridor ferroviaire.

## DÉBAT : L'AVENIR DU FRET FERROVIAIRE EN QUESTION

Invité du Conseil d'Orientation et de Concertation (COC) du Comité pour la Transalpine en novembre dernier, Olivier Marembaud, Directeur général de Fret SNCF, a exposé sa vision sur le développement du fret ferroviaire en France et à l'international. Son intervention a notamment porté sur des prévisions de trafic - qu'il estime en 2012 à 50 milliards de tonnes/kilomètre transportées - et sur des points plus spécifiques à la région Rhône-Alpes. Après avoir souligné que l'un des trois hubs français pour le service de wagon isolé se trouve à Sibelin, au sud de Lyon, il a exprimé par ailleurs sa confiance dans un fort **redémarrage du trafic ferroviaire vers l'Italie** dès la fin des travaux du tunnel du Mont-Cenis, en 2009, et a réclamé l'accélération de la construction de nouvelles

infrastructures autour de Lyon (contournement et plateforme d'embarquement). Également invité du COC, Eugenio Muzio, président de l'UIRR (Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route), a tracé un large panorama du trafic combiné. Selon ce fervent supporter du corridor 5, la forte **croissance actuelle du combiné au niveau européen** (15 % attendue en 2007) se base sur des trafics de plus en plus internationaux, des trajets de plus en plus longs (dus à l'arrivée des nouveaux pays membres de l'Union européenne) et de préférence en non-accompagné. Il a également souligné que la ponctualité n'atteignait toujours pas le niveau attendu par les clients en 2006 (53 % de trains à l'heure).



Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin  
78, route de Paris | BP 19 | 69751 Charbonnières-les-Bains cedex  
tél : + 33 (0)4 72 59 51 57 | fax : + 33 (0)4 72 59 51 90 | info@transalpine.com  
www.transalpine.com

## latransalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



DOSSIER  
DÉMARRAGE DE  
LA TRANSALPINE  
EN 2010 :  
LE COMPTE  
À REBOURS  
EST ENGAGÉ

PAGE 4  
FRANCK RIBOUD,  
NOUVEAU PRÉSIDENT  
DU COMITÉ POUR  
LA TRANSALPINE

## INTERVIEW

LE FINANCEMENT DE L'AFITF N'EST PAS SUFFISANT  
POUR RÉALISER LES PROMESSES DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT



PATRICK  
BERNASCONI

Président de la Fédération Nationale  
des Travaux Publics

**Vous avez exprimé récemment avec la Fédération des Industries Ferroviaires (FIF), des inquiétudes à propos du financement et de la mise en œuvre des projets d'infrastructures ferroviaires issus du Grenelle de l'environnement. Quelles sont vos propositions ?**

Patrick Bernasconi : La FNTF estime que le niveau de financement public n'est toujours pas dimensionné pour réaliser l'ambitieux programme d'infrastructures ferroviaires annoncé à l'issue du Grenelle de l'Environnement. Elle demande pour y parvenir : l'élaboration d'un Pacte national pour les infrastructures de transports qui se traduirait par la mise en œuvre d'une loi de programmation des investissements en infrastructures ainsi que la création d'une Agence pour l'évaluation et les financements des projets gérés par une AFITF\* dotée

d'un statut lui garantissant autonomie et pérennité. Seraient aussi nécessaires la fixation, avant le 1<sup>er</sup> juin 2008, d'un calendrier définissant les modalités de financement et de réalisation des dix principaux projets ferroviaires du CIACT\*\*, la possibilité pour RFF de disposer des recettes issues de la vente de son patrimoine immobilier et foncier, le dé plafonnement des recettes radar au profit de l'AFITF et la mise en place rapide d'une taxe poids lourds dont le produit serait destiné à financer les infrastructures.

**L'Europe a annoncé son programme d'attribution de financement des projets d'infrastructures de transports pour la période 2007-2013. Quelle perception en avez-vous ?**

P.B. : La France peut se féliciter des arbitrages opérés par la Commission : sur les 5,1 Mds€ de financement affectés aux projets prioritaires du RTE-T, 900 M€ lui seront attribués entre 2007 et 2013. Conformément aux objectifs du règlement RTE-T, les subventions ont été ventilées dans l'objectif de produire un "effet de levier" et d'accélérer la réalisation des projets prioritaires, avec un soutien renforcé sur les sections transfrontalières. C'est à ce titre que le tunnel de base de la ligne ferroviaire Lyon-Turin-Budapest est doté de 671 M€, dont 228 M€ pour la France.

**La déclaration d'utilité publique du tunnel de base du Mont-Cenis vient d'être signée côté français. Par vos contacts avec vos homologues italiens\*\*\*, pensez-vous que le tracé italien puisse être approuvé à court terme ?**

P.B. : Nos homologues transalpins estiment que la décision du gouvernement italien de réexaminer le tracé national dans le cadre procédural ordinaire, et non plus de la Legge Obiettivo, a pour conséquence de repousser à 2010 l'accord du Ministère de l'environnement sur le projet définitif. Le gouvernement a dû proposer un nouveau tracé, en particulier pour la section entre le "nœud" de Turin et l'entrée du tunnel de base. Une telle révision implique la rédaction de nouveaux projets plus détaillés, avec un coût supplémentaire de travaux estimés à environ 1,8 Mds €. Le vrai problème est le blocage du creusement des descenderies qui a déjà causé un retard de 21 mois. Le report de la concertation, à plusieurs reprises, est un signal préoccupant.

\* Agence de financement des infrastructures de transport de France  
\*\* Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires  
\*\*\* L'Associazione Generale delle Imprese (AGI)



## LE PREMIER MINISTRE PROMET UN RÉGULATEUR DU SECTEUR FERROVIAIRE

En visite sur le chantier du Lyon-Turin à Modane, le Premier ministre a annoncé, début 2008, un projet de loi instituant une "autorité de régulation du secteur ferroviaire". Cette mesure doit permettre de créer une nouvelle instance, indépendante, afin d'équilibrer les relations entre gestionnaire d'infrastructure, opérateur historique et nouveaux entrants, et de veiller aux équilibres entre fret et voyageurs. Cette mission devra "contrôler l'allocation des autorisations de passage sur le réseau et éviter que cette allocation se fasse au détriment du fret" a indiqué François Fillon.



