

BRÈVES

L'ACCORD FRANCO-ITALIEN
DU 30 JANVIER 2012 AU JO

En septembre a été signé le décret portant publication au Journal Officiel de l'accord du 30 janvier 2012, entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

LE COMITÉ DES RÉGIONS
VEUT SÉCURISER LES
INVESTISSEMENTS STRUCTURELS

Réuni à Turin en septembre dernier, le Bureau du Comité des Régions a adopté une déclaration demandant aux institutions européennes et aux gouvernements que les parts nationales et régionales de cofinancement des fonds structurels soient exclues des calculs de plafond de déficit du Pacte de stabilité et de croissance européen. Ce qui permettrait aux villes et aux régions de garantir leurs investissements en faveur de l'emploi et de l'innovation.

Cette déclaration se situe dans la lignée des propositions de la présidence italienne qui appelle à un assouplissement général des règles du Pacte de stabilité. Elle a été remise aux Chefs d'État et de gouvernement lors du Conseil européen de fin octobre.

LES PREMIERS PROJECT BONDS
SIGNÉS EN FRANCE

La première "obligation de projet" en France a été signée le 23 juillet pour financer le développement du très haut débit dans dix territoires ruraux. Il s'agit d'une première en Europe, au moment où l'on parle de relancer l'investissement avec des caisses vides.

Les Project Bonds ont été créés par la Commission européenne en juin 2012 dans le cadre du pacte de croissance, à titre expérimental, avec une enveloppe de 230 M€ pour financer des grands projets d'infrastructures dans trois domaines : les transports, l'énergie et le numérique. La BEI sert de "rehausseur de crédit", c'est-à-dire de garantie publique pour attirer des investisseurs privés. D'autres projets sont annoncés notamment dans le domaine des transports. La décision revient à la Commission européenne. L'ex-Commissaire européen au marché intérieur, Michel Barnier, s'était montré favorable à une généralisation du dispositif, évoquant un besoin de 1 000 Md€ d'ici à 2020 pour les infrastructures européennes.

AGENDA

TRIBUNE FERRMED -
EU CORE NET CITIES -
BARCELONE - 27 JANVIER 2015

Sur le thème du Corridor ferroviaire Méditerranéen, pour la section Turin-Almeria.
Pour toute information :
www.ferrmed.com

ACTUALITÉS

CHANTIER DE LA MADDALENA : 1 KM DE GALERIE EXCAVÉ

Une visite du chantier de la descenderie de La Maddalena à Chiomonte en Italie a été organisée par le Comité pour la Transalpine, en juillet dernier, à l'attention de ses adhérents et en présence de Sybille Desclozeaux, nouvelle Présidente du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional de Rhône-Alpes. Accueillis par la société Lyon Turin Ferroviaire, les participants ont constaté l'avancement des travaux avec le premier kilomètre excavé sur les 7,5 km prévus. Les travaux ont d'abord été réalisés de manière traditionnelle, puis depuis novembre 2013, au tunnelier.

Avec l'appui du ministère italien de l'Environnement, l'ARPA (Agence Régionale pour la Protection de l'Environnement) et l'Observatoire du Lyon-Turin, LTF met en place un suivi environnemental du chantier, grâce à l'installation de stations recueillant les données concernant le bruit, les eaux,

les radiations et la présence d'éventuelles roches amiantifères. L'environnement est un enjeu clé de cette nouvelle infrastructure.

UNE EXPOSITION INTERACTIVE EN CLÔTURE
DU PROJET PLATFORM

Après 15 mois de travail, les 5 partenaires du programme PLAT.F.O.R.M.* (*Platform to Form Opinions Related to Mobility*) ont présenté le résultat des différents ateliers à travers une exposition interactive, lancée en octobre depuis Salzbourg (Autriche). Dotée de QR codes permettant d'accéder à des contenus enrichis, l'exposition permet de prendre connaissance des solutions proposées pour mieux intégrer la concertation à la planification des infrastructures de transport et contribuer à renforcer la connectivité des régions alpines.



L'événement retrace les quatre séquences du projet :

- la capitalisation des expériences réalisées (*Learning from Experience*);
- l'enseignement de la participation (*Educating*) : comment communiquer dans les écoles sur l'importance de la participation dans les processus de décision;
- les processus de décision (*Decision-Making*) : comment appuyer les décideurs et administrateurs locaux dans l'élaboration de politiques visant à élargir la participation publique;
- de nouvelles idées pour faire face aux nouveaux défis (*Looking ahead to 2020*).

Déployée sur 50 m², l'exposition est conçue pour voyager. Après Salzbourg, elle est actuellement présentée à l'Université technique de Vienne. Co-financée par le programme Espace Alpin 2007-2013, elle a été organisée à l'occasion de l'événement Espace Alpin 2020 qui a présenté les résultats obtenus ces dernières années et a lancé la nouvelle période de programmation européenne 2014-2020.

*Le Comitato Transpadana, la Région Vénétie, l'Université technique de Vienne, le Comité pour la Transalpine, la Province de Turin.

LA TRANSALPINE TIRE LES LEÇONS DU GOTHARD

Sur invitation de l'association suisse Initiative des Alpes, le Comité pour la Transalpine aux côtés d'une délégation d'élus rhônalpins, de PACA et de parlementaires, a participé fin septembre à une visite du chantier du tunnel ferroviaire du Gothard. D'une longueur analogue au tunnel ferroviaire du Lyon-Turin, sa mise en service est prévue en décembre 2016.

La visite de ce chantier a permis d'étudier de façon concrète les points communs entre le Gothard et le Lyon-Turin, conciliant à la fois prouesses techniques et impacts écologiques et environnementaux. Une expérience qui a été l'occasion de souligner également la politique volontariste suisse en faveur du report modal.



Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin
8, rue Paul Montrochet | 69 002 Lyon
tél : +33 (0)4 26 73 51 57 | info@transalpine.com
www.transalpine.com

la transalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN

DOSSIER
REPORT MODAL :
LA SUISSE ACCÉLÈRE
LA CADENCE

PAGE 4
LA TRANSALPINE TIRE
LES LEÇONS DU GOTHARD

< Tunnel du Saint-Gothard

ÉDITO

"LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS DOIT SAISIR L'OPPORTUNITÉ
FINANCIÈRE EXCEPTIONNELLE QUE NOUS DONNE L'EUROPE"

GÉRARD
COLLOMB
Sénateur maire de Lyon,
Président du Grand Lyon

Quels sont les grands projets ferroviaires
de la métropole de Lyon ?

G.C. : La situation actuelle de saturation que connaît Lyon et sa région, avec plus de 1100 trains qui traversent chaque jour notre agglomération, nous impose de porter nos efforts sur les grands projets ferroviaires. Il en va de la pérennité du développement économique de notre territoire comme de la qualité de vie des Lyonnais. Notre position entre la Méditerranée et le Benelux, entre l'Italie et le grand sud-est européen qui va jusqu'à l'Espagne et au Portugal, ajoutée à la progression rapide des flux de circulation voyageurs et fret, ont conduit à la saturation du nœud ferroviaire lyonnais. Saturation des lignes actuelles du fait des trafics internationaux, nationaux et régionaux, satu-

ration de la gare de la Part-Dieu, la plus grande gare de transit voyageurs en Europe. Saturation routière enfin, due au trafic poids lourds auquel aucune alternative de report modal massif n'est proposée.

Le Lyon-Turin, le Contournement Ferroviaire de Lyon et le réaménagement de la gare de la Part-Dieu sont des projets qui concourent à cette désaturation. Autant d'enjeux essentiels pour Lyon et sa région.

Le Lyon-Turin figure-t-il dans vos priorités
d'action ?

G.C. : C'est une pièce essentielle du système ferroviaire régional, national et international. Un chantier stratégique, une formidable opportunité pour notre développement économique et la compétitivité des entreprises de la région, en particulier, celles du secteur de la logistique. Dans cette perspective, j'ai souhaité que Lyon accueille le Sommet franco-italien de 2012. Fin 2013, j'ai également participé, avec de nombreux collègues parlementaires, à la mobilisation des décideurs politiques et des représentants du monde économique en faveur du Lyon-Turin. Sur les 347 membres que compte le Sénat, 333 ont ainsi exprimé avec moi, le

18 novembre 2013, leur adhésion au projet Lyon-Turin. Un beau succès !

Le lancement en 2015 d'un nouveau chantier en Savoie, à Saint-Martin-la-Porte, la poursuite du chantier italien de La Maddalena, ainsi que les prochaines échéances du Lyon-Turin, vont dans le bon sens : celui de l'intérêt de notre territoire.

Quelles décisions attendez-vous ?

G.C. : Chacun a conscience des difficultés budgétaires de notre pays. La France, distinguée dans le monde par la qualité de ses infrastructures, ne peut pas renoncer pour autant à investir. En 2012 à Lyon, et en 2013 à Rome, des engagements ont été pris par les plus hautes autorités françaises et italiennes. Je m'en félicite. De son côté, l'Europe s'est dotée en 2013 d'un budget transports trois fois plus important que par le passé, soit 26 Md€. Elle vient de lancer un premier appel à projets de 11,9 Md€. Celui-ci comprend notamment le financement de 40 % de la section transfrontalière, dont le nouveau tunnel ferroviaire Lyon-Turin. La France et l'Italie doivent répondre conjointement et dans les délais - d'ici le 26 février 2015 - à cet appel. C'est une opportunité financière extraordinaire que nous donne l'Europe. Il faut la saisir !

