

Jacques BARROT

“Les réseaux de transports seront catalyseurs d’une meilleure croissance économique et d’une meilleure création d’emplois. Ils réduiront les coûts des entreprises et la congestion du trafic.”

Vice-président de la Commission européenne aux Transports
9 mars 2005

Raymond BARRE

“Il ne s’agit pas simplement de la liaison entre deux villes mais d’une grande liaison européenne qui va stimuler l’activité économique du sud-est européen, depuis l’Italie du nord jusqu’à la Catalogne”.

7 mars 2005, *Le Progrès*

Luca CORDERO DI MONTEZEMOLO

“La réalisation dans les temps, de projets comme la liaison Lyon-Turin et le Brenner est une priorité absolue (...). Une économie dynamique doit pouvoir compter sur un système d’infrastructures moderne.”

Président de Confindustria
2 mars 2005

Mario MAURO

“Les réseaux transeuropéens se trouvent aujourd’hui face à un choix : ou ils restent une hypothèse virtuelle, ou ils deviennent véritablement des facteurs de développement et de croissance économique dans l’Union européenne.”

Vice-président du Parlement européen - 1^{er} février 2005

dernière minute

La liaison Transalpine au cœur de l’accord Barcelone-Lyon-Turin

Les trois capitales ont signé le 6 décembre 2004 un accord de coopération économique pour développer en commun des domaines d’excellence (entreprenariat, biotechnologies, agro-alimentaire, tourisme...). Aussi, pour soutenir la réalisation d’infrastructures à la hauteur des enjeux du sud de l’Europe, le Comité pour la Transalpine a proposé d’étendre sa collaboration, déjà existante avec Turin, à la capitale catalane. En effet, celle-ci attend de la liaison transalpine un accès optimisé, et performant en direction de l’Italie du Nord. La première réunion de ce groupe de travail ainsi constitué s’est tenue le 1^{er} avril 2005 à Turin.

Actualités

LGV PACA : OUVERTURE DU DÉBAT PUBLIC



Le débat public autour du projet de ligne à grande vitesse en région PACA s’est ouvert en mars dernier. Il doit se prolonger jusqu’au 21 juin dans les grandes villes de la région. Objectif : étudier les hypothèses de tracé. Trois options sont à l’étude, le débat portant notamment sur un tracé qui fasse ou non l’impasse sur la ville de Marseille.

Le fret ferroviaire constitue aussi l’un des enjeux du projet et figure à l’ordre du jour des réunions publiques organisées autour du transport de

marchandises. A cet égard, la position de RFF, maître d’ouvrage, est claire. La LGV PACA étant un programme exclusivement voyageurs, on doit donc pouvoir compter sur d’autres infrastructures pour assurer les liaisons marchandises vers l’Espagne et l’Italie.

Dans ce cadre, la liaison Transalpine Lyon-Turin constitue pour RFF la “solution de transit optimale de tout le sud-est vers l’Italie. Elle est la seule alternative face à la forte augmentation des flux routiers dans la région.”

6^{ème} édition du Raid HANNIBAL Lyon-Turin



Organisé par les étudiants de l’EM Lyon à l’initiative du Comité pour la Transalpine, le raid Hannibal est un événement sportif, dont le but est de promouvoir la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin.

Ce raid se déroulera sur 4 jours : du 5 au 8 mai. Il s’adresse aux entreprises et aux étudiants qui vont relier Lyon à Turin en se prêtant à diverses épreuves sportives : course à pieds, VTT, canoë, course d’orientations, rafting, spéléo, trekking, raquettes...

Pour participer au grand départ, le rendez-vous est fixé au jeudi 5 mai, à partir de 10 heures sur le “village” de la place des Terreaux, à Lyon, où de nombreuses animations seront proposées.

Contact : www.raidhannibal.com



agenda

7^{ème} salon international de la logistique à Barcelone

Organisé du 17 au 20 mai 2005, ce salon est le point de rencontre national et international pour toute la filière du sud de l’Europe. Une journée de débat sur “l’avenir du transport ferroviaire de marchandises” se tiendra le 19 mai, à laquelle le Comité pour la Transalpine participera dans le cadre d’une table ronde portant sur l’intermodalité.

Colloque URIS

Le colloque de l’Union Régionale des Ingénieurs et des Scientifiques Ain-Rhône se tiendra du 9 au 10 juin 2005 sur le thème “La Transalpine Lyon-Turin, clé du transport intermodal sud européen”.

Contact : uris.ar@wanadoo.fr

Congrès International Pyrénéen à Huesca (Espagne)

Le Congrès se déroulera du 12 au 14 mai dans le cadre de la coopération transfrontalière pour la construction européenne. Gérard Geoffray, Vice président délégué du Comité pour la Transalpine participera le 13 mai à la table ronde sur “les projets alpins comme grandes infrastructures ferroviaires pour les liens frontaliers”.

la transalpine news

Liaison ferroviaire fret et voyageurs Lyon-turin

dossier

Transalpine Lyon-Turin : la liaison que l’Europe du sud attend

n°15 | mai 2005



M. Jacques Barrot
Vice-président de la Commission européenne, responsable du Transport

interview

“L’intérêt des liaisons transalpines va bien au-delà de celui des seuls États impliqués”

Où en sont les négociations entre l’Union européenne et les États concernant le plan de financement de la liaison transalpine pour la période budgétaire 2007-2013 ?

J.B. : Au niveau européen, je reste déterminé à obtenir un montant proche des 20 milliards d’euros demandés par la Commission pour les réseaux transeuropéens, car cette demande a le mérite d’être bien étayée, donc difficilement attaquable. Ces 20 milliards correspondent globalement à 15% des besoins financiers des 30 projets prioritaires sur la période 2007-2013 (soit 140 milliards au total). Il sera sans doute difficile d’obtenir un accord en juin 2005 sur les perspectives financières entre États membres, mais j’ai pleine confiance dans la présidence luxembourgeoise de M. Juncker. Indéniablement, les liaisons transalpines font partie des projets présentant un intérêt qui va bien au-delà de celui des seuls États membres directement impliqués dans leur réalisation. Les sections transfrontalières de ces projets sont donc des candidats potentiels pour l’obtention d’un taux de financement communautaire majoré.

L’Union européenne incite à la relance du fret et a conclu un accord dans ce sens avec SNCF-Fret. À quelles échéances peut-on attendre des résultats concrets ?

J.B. : On ne peut pas parler d’un accord. La Commission a décidé de donner son feu vert au volet financier de la restructuration de Fret SNCF. L’Europe a besoin d’un fret ferroviaire performant. Autorisée par la Commission, cette restructuration permettra à Fret SNCF de restaurer sa viabilité, dans un marché plus ouvert. Cette opération témoigne de l’indispensable mutation en cours dans ce secteur si nous voulons vraiment redonner une place de premier rang au rail dans le transport de marchandises en Europe. Le fret ferroviaire européen n’aura d’avenir que si l’on peut créer un marché ouvert et interopérable.

Quelles autres mesures sont à envisager pour favoriser le rééquilibrage de la route vers le rail ?

J.B. : Le programme communautaire de “Marco Polo”, doté d’un budget de 100 millions d’euros pour 2003-2006, fournit le financement communautaire à de nouvelles solutions intermodales de transport offrant une alternative viable au transport de marchandises par route. Concrètement, le programme devrait aider à déplacer l’augmentation prévue du fret international de route de 12 milliards de tonnes kilométriques par année, des routes encombrées au transport maritime à courte distance, aux services ferroviaires et aux voies navigables. Le succès du programme de Marco Polo actuel a encouragé la Commission à présenter en juillet 2002 une proposition visant à établir un deuxième programme “Marco Polo”, sensiblement développé, et doté d’un budget de 740 millions d’euros pour 2007-2013.

Quel sera le rôle et quelles seront les compétences du prochain coordonnateur qui sera nommé par la Commission européenne ?

J.B. : Pour faciliter la mise en œuvre coordonnée de certains projets, en particulier des projets transfrontaliers, la Commission peut désigner des “coordonnateurs européens”. Ces coordonnateurs encourageraient la coopération avec les utilisateurs et les opérateurs, feraient la promotion des projets concernés auprès d’investisseurs privés et d’institutions financières, et assureraient le suivi nécessaire pour informer la Communauté des progrès, en vue, le cas échéant, de prendre les mesures pour surmonter les difficultés éventuelles rencontrées.

Interview
M. JACQUES BARROT
VICE-PRÉSIDENT
DE LA COMMISSION
EUROPÉENNE

page 1

Dossier
**LA LIAISON
QUE L’EUROPE
DU SUD ATTEND**

pages 2 et 3

Actualités
**LGV PACA : OUVERTURE
DU DÉBAT PUBLIC**

page 4

Rencontre des Ministres des transports Français et Italien

Gilles de Robien et Pietro Lunardi se sont rencontrés le 18 avril en Savoie. Ils ont annoncé que l'expérimentation de ferroutage transalpin se poursuivrait jusque fin 2006. Concernant la liaison ferroviaire Lyon - Turin - Ljubljana, Gilles de Robien a confirmé que l'enquête publique pour le tunnel transfrontalier aurait lieu avant l'été 2006.

Accord sur l'Eurovignette

Les ministres des transports de l'Union européenne sont parvenus le 21 avril dernier à un accord sur "l'Eurovignette" que devront acquitter tous les camions empruntant les infrastructures routières de l'UE. Dans les zones montagneuses comme les Alpes, une majoration de 25 % est prévue. Cependant, ce texte doit être adopté par le parlement européen et les gouvernements.

Prochaines nominations de coordonnateurs des projets européens

Bruxelles accélère la réalisation des réseaux de transport transeuropéens (TREN) en proposant cinq anciens commissaires européens dans le rôle de coordonnateurs de projets. Loyola de Palacio, ancienne vice-présidente de la Commission européenne, serait dans ce cadre nommée coordonnatrice du projet Lyon-Turin-Budapest.

Conditions d'utilisation de prêts pour le financement des infrastructures de transport

Thierry Breton, Ministre de l'Économie, des finances et de l'industrie a fixé les conditions d'utilisation de l'enveloppe de 3,5 Mrds € de prêts sur les Fonds d'épargne gérés par la Caisse des dépôts et consignations, destinés au financement des grandes infrastructures de transport. Ces conditions de prêts ont pour but de favoriser la mobilisation de l'ensemble des partenaires publics et privés, notamment les collectivités locales, autour de projets structurants pour le développement économique de notre pays.

dossier

Transalpine Lyon-Turin : la liaison que tout le sud de l'Europe attend !

Stratégique pour l'économie rhônalpine, pour la France et l'Italie, la liaison Lyon-Turin l'est aussi pour toute une Europe qui grandit, en contribuant au développement d'un axe de richesse sur l'arc sud européen. En définissant son plan d'investissement pour les grandes infrastructures de transport, l'Union européenne ne s'y est pas trompée, confirmant à plusieurs reprises son attachement à la réalisation de cette liaison. Et pourtant, ce maillon manquant tarde à voir le jour. Alors que d'autres infrastructures sur l'axe Lisbonne-Kiev ont déjà démarré, la liaison transalpine n'a pas encore passé le stade des travaux de reconnaissance. Elle est pourtant indispensable pour traverser l'Europe. Gros plan sur les grandes étapes de réalisation des projets entre Lisbonne et Kiev.

TREN 6 : L'UN DES 30 PROJETS PRIORITAIRES

L'Union européenne a élargi en 2004 le parcours Lyon-Trieste jusqu'à Budapest. Au delà, le projet n°6 se rattache au Corridor n°5 pour rejoindre l'Ukraine.

- Ligne en projet
- Ligne approuvée / va être réalisée
- Ligne en construction
- Ligne en service

2 PERPIGNAN-FIGUERAS : C'EST PARTI !

Il s'agit d'un programme mixte TGV voyageurs et fret, qui va fluidifier la traversée des Pyrénées. L'ouvrage comprend la construction de 25 km de ligne nouvelle, un tunnel bitube de 8,2 km et 9 viaducs, un tracé global de 44,4 km.

► **Livraison** : février 2009. Le creusement du tunnel commencera cet été. Les travaux de la galerie de reconnaissance du tunnel du Perthus sont en cours.

► **Coût global** : plus d'1 Mrd € financé par le concessionnaire TP Ferro (Eiffage en France et ACS en Espagne).

► **Points forts** : pour la 1^{ère} fois, les réseaux ferrés français et espagnols seront sur cette ligne au même écartement de voie (standard international : 1,43 m).

3 NÎMES-MONTPELLIER : APRÈS LA CONCERTATION, LES RÉALISATIONS

La ligne nouvelle Languedoc-Roussillon comprend la mise en place du contournement de Nîmes et Montpellier (60 km de double voie) ainsi que la modernisation de la ligne Montpellier-Perpignan. Son objectif : fluidifier la circulation entre la vallée du Rhône et l'Espagne et permettre le développement du fret ferroviaire.

► **Mise en service** : 2010 (prévisionnel). 2005 : déclaration d'utilité publique ; 2006 : démarrage des travaux

► **Coût global** : 1,05 Mrd € à répartir entre l'Union européenne, l'Etat, les collectivités locales et RFF.

1 BARCELONE S'ENGAGE POUR LE LYON-TURIN

La ville de Barcelone a signé le 6/12/04 un accord de coopération économique avec les villes de Lyon et Turin. Les trois métropoles ont identifié cinq secteurs de croissance à développer en commun et ont inscrit la liaison transalpine Lyon-Turin comme une infrastructure de transport majeure pour le sud de l'Europe.

► Le Barcelona Center Logistic a par ailleurs adhéré à la motion présentée par le Comité pour la Transalpine aux décideurs économiques en janvier 2005.

► La ligne TGV Madrid-Lerida, déjà en service, sera prolongée jusqu'à Barcelone en 2007.

4 CONCERTATION AUTOUR DU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE LYON

La consultation publique est lancée courant mai sur la base des quatre options présentées par RFF.

► **Cinq objectifs** : éviter le goulot d'étranglement de Lyon pour le trafic fret nord-sud, désengorger la gare de la Part-Dieu, desservir les zones d'activités logistiques et plateformes intermodales régionales, libérer les sillons disponibles pour de nouveaux services TER, réaliser la connexion avec la liaison transalpine à hauteur de Saint-Exupéry.

► **Mise en service** : envisagée en 2015 pour la partie nord et le barreau de raccordement de Saint-Exupéry avec les lignes de la vallée du Rhône.

5 LYON-TURIN : TRAVAUX DE RECONNAISSANCE EN COURS

En attendant la concrétisation des accords entre la France, l'Italie et l'Union européenne pour la réalisation, Lyon Turin Ferroviaire poursuit les travaux des chantiers préliminaires.

► **Travaux de Venaus (Italie)** : creusement d'une galerie de reconnaissance de 7 km de long et de 6 m de diamètre. Coût de réalisation : 80 M €, à répartir entre la France, l'Italie et l'Union européenne.

Délai : 3 ans avec un début des travaux au printemps 2005.

► **Travaux de Saint-Martin-la-Porte (France)** : descente de 2 050 m de long, avec une dénivellation d'environ 86 m. Plus de la moitié du chantier a déjà été excavée depuis mai 2003. Ultérieurement, une galerie sera mise en œuvre sur une longueur de 1500 m.

► **Travaux de Modane** : interruption depuis mai 2004, redémarrage prévu courant 2005.

7 LA LIAISON TRIESTE-LIUBLJANA RELANÇÉE

Ce programme comporte 90 km de voies dont un tiers en tunnel. Il est évalué à environ 3 Mrds €.

► **Planning** : l'accord bilatéral doit être finalisé cette année, lequel fixera les échéances et les modalités de réalisation. Pour la direction de la DG-TREN, les décisions politiques de report modal devront accompagner la réalisation des traversées alpines.

► **Intermodalité** : l'augmentation de capacité du port de Trieste et la création d'une plateforme logistique intermodale ont été approuvées par le gouvernement italien pour 272 M €.

► **Mise en service** : prévue en 2015.

6 LA LIGNE TURIN-NOVARE DÉJÀ BIEN AVANCÉE

La nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse Transpadana avance à grands pas : la section Turin-Novare est réalisée à 85 %. Elle sera achevée en octobre 2005, à temps pour les JO d'hiver de Turin en 2006. En mai 2005 commenceront les travaux pour la prolongation Novare-Milan, d'une longueur de 38 km, un coût de 2 Mrds € pour une livraison en avril 2009.

► **Mise en service de la Transpadana Turin-Trieste** : prévue pour 2011. Un projet stratégique : les régions traversées par la nouvelle liaison ferroviaire pèsent 70 % du poids total de l'économie italienne !

► **Coût global** : 4,8 Mrds €



Perpignan-Figueras : le premier mandat de l'AFITF

Gérard Longuet a signé le 16 mars dernier le premier mandat de la toute nouvelle AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de transport de France), dont il est président. La concession Perpignan-Figueras a donc reçu un premier versement de 30 M €. Cinq autres versements semestriels permettront à l'État français de tenir sa promesse de financer à hauteur de 217 M € cette nouvelle ligne ferroviaire entre la France et l'Espagne.

Garantie de prêts de l'Union européenne

La Commission européenne annonce vouloir consacrer sur ses crédits 2007-2013 1 Mrd € à des garanties d'emprunts destinés au financement d'un certain nombre de projets de transports transfrontaliers, jugés prioritaires par l'Union européenne. Parmi les 30 projets retenus par l'Europe figure notamment la liaison ferroviaire Lyon-Turin-Budapest. La Commission européenne a fait savoir qu'elle était prête à contribuer fortement à son financement, si la France et l'Italie s'engagent concrètement dans la réalisation. Une partie de la dette contractée par les deux pays pour la réalisation de la liaison ferroviaire pourrait ainsi être garantie par l'Union européenne.

Transport combiné : le gouvernement lance un plan de redressement

Le gouvernement se mobilise pour que le transport combiné réorganisé s'inscrive dans une véritable perspective de développement du fret ferroviaire en Europe et en France : il vient de mettre en place un plan de redressement ayant pour objectif un retour à l'équilibre du transport combiné rail-route d'ici 2007.

Rainer Masera Président de la CIG pour le Lyon-Turin

Rainer Masera préside la Commission Intergouvernementale franco-italienne pour le Lyon-Turin en 2005, en remplacement de Sergio Pininfarina, nommé en 2001, qui reste président honoraire. Le gouvernement italien compte sur son expérience dans le secteur bancaire et administratif pour aboutir à un plan de financement du projet.