

## BRÈVES

LES ÉLUS RHÔNALPINS  
POUR LE LYON-TURIN

Les présidents des groupes politiques du Conseil régional Rhône-Alpes ont signé une pétition en faveur de la liaison ferroviaire Transalpine Lyon-Turin. Affirmant par là leur soutien à un projet qui contribue au report modal de la route vers le rail, participe à l'intégration de Rhône-Alpes dans un réseau transeuropéen de transport durable du fret et des voyageurs, et au développement des échanges avec les régions italiennes.

LE CONTOURNEMENT  
FERROVIAIRE  
DE LYON AVANCE

Dominique Perben, ministre des Transports, a décidé de retenir pour la partie nord du contournement ferroviaire de Lyon (CFL) le fuseau A, situé le plus à l'ouest, qui longe les infrastructures routières ou ferroviaires existantes. Il constitue un maillon essentiel de l'itinéraire de la magistrale eco-fret (nord-sud reliant l'Arc méditerranéen au Bénélux) qui permettra d'offrir des services compétitifs par le rail. Il confortera la position stratégique de la région Rhône-Alpes, située à l'intersection des axes de communication Nord-Sud et Est-Ouest.

VERS UNE TARIFICATION  
PLUS JUSTE DE L'USAGE  
DES INFRASTRUCTURES

Le Parlement européen a voté le 15 décembre 2005 en faveur d'un nouveau cadre de tarification de l'usage des infrastructures routières, suite à la proposition de la Commission européenne de juillet 2003. Ce vote devrait permettre l'adoption de la directive "Eurovignette" qui contribuera, par les péages et les redevances, à améliorer la gestion du trafic des transports commerciaux, à réduire la pollution, et à rassembler des fonds pour investir dans les nouvelles infrastructures de transport. Elle permettra de rééquilibrer la répartition du trafic de marchandises entre les différents modes de transports.

LANCEMENT DE  
L'AUTOROUTE FERROVIAIRE  
PERPIGNAN-LUXEMBOURG

Dominique Perben, ministre des Transports, a signé en décembre 2005 un protocole relatif au lancement d'une nouvelle autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg sur une longueur de plus de 1000 km pour une ouverture prévue le 31 mars 2007. Cette autoroute ferroviaire offrira une capacité initiale de transport de près de 30 000 remorques par an.

DERNIÈRE MINUTE  
L'INTERMODALITÉ À L'ÉPREUVE DES FAITS

Chargement des camions sur les navettes Eurotunnel

Une délégation commune du Comité pour la Transalpine et de la Région Urbaine de Lyon, composée de 35 élus et techniciens, était en visite de terrain à Calais et à Dourges le 8 février dernier. Une journée particulièrement riche en enseignements concrets, centrée sur deux projets majeurs : la visite du **Terminal Eurotunnel** (ouvert en 1994) de Calais et celle de la **plateforme multimodale et logistique de Dourges**, à proximité de Lille. Les questions auprès de la direction générale d'Eurotunnel n'ont pas manqué et ont concerné :

le fonctionnement de la plateforme d'embarquement des poids lourds sur les navettes ferroviaires (1,3 million de camions y transitent annuellement), la concurrence avec les ferries (qui conservent plus de la moitié du trafic fret transmanche), le management d'une société binationale, l'impact sur le développement régional, les retombées en terme d'emplois...

Sans nul doute, cette journée a permis aux participants d'une part de tirer des conclusions concrètes après dix ans d'exploitation d'une infrastructure de taille similaire au futur tunnel transfrontalier du Lyon-Turin ; et de mesurer d'autre part, l'importance du bon choix de l'implantation des plateformes intermodales et/ou des zones logistiques pour répondre aux attentes des entreprises utilisatrices.

LYON-TURIN : LE TRACÉ FRET ENTRE LYON ET LE TUNNEL  
SOUS CHARTREUSE ENFIN ARRÊTÉ !

Décision attendue et indispensable pour la bonne poursuite du projet Transalpine : Dominique Perben a annoncé le 17 février son choix final quant au futur tracé de l'itinéraire fret ferroviaire entre Lyon et Chambéry. Son prédécesseur avait demandé à RFF de rechercher, dans l'option Bas-Dauphiné, un parcours qui permette un **meilleur jumelage** des infrastructures de transport, et de minimiser ainsi l'impact sur l'environnement des territoires traversés.

La solution retenue, qui longe l'autoroute A43 et le tracé de la future LGV, offre l'avantage de

pouvoir être réalisée progressivement et donc d'étaler les investissements parallèlement à l'évolution du trafic. Ce **phasage** que soutient le Comité pour la Transalpine prévoit une utilisation mixte de la nouvelle ligne dans un premier temps, mais ne remet pas en cause le schéma final dans lequel les trafics voyageurs et fret circuleront sur des voies spécifiques dédiées.

Le programme côté français est aujourd'hui connu, le tronçon international sera donc soumis à l'enquête d'utilité publique en mai 2006.

## LE LYON-TURIN-BUDAPEST "SUPER PRIORITAIRE"

À l'occasion du déjeuner-conférence organisé par l'association Cobaty, le 10 mars dernier, en présence de Dominique Perben, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, Madame Loyola de Palacio, coordonnatrice européenne du projet Corridor V à Bruxelles, a exposé les dernières propositions du groupe de pilotage, qu'elle avait remises la veille à la Commission européenne.

Loyola de Palacio considère le budget envisagé affecté aux transports comme notoirement insuffisant, eu égard aux besoins de bien desservir un marché intérieur de 450 millions d'habitants et

de se préparer à la crise de l'énergie qu'il sera nécessaire d'affronter à moyen terme.

Dans ce contexte, le groupe de pilotage a proposé de concentrer l'aide européenne sur 6 projets qualifiés de "super prioritaires" (parmi la liste des 30 projets arrêtée par le Parlement en avril 2004). Ces projets transfrontaliers - dont le Lyon-Turin-Budapest - bénéficieraient d'un taux de subvention minimum de 20%.

Cette proposition a été appuyée par une lettre commune adressée à Jacques Barrot, Commissaire européen aux transports, par les six coordonnateurs de projets, nommés en 2005.

## latransalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



**DOSSIER**  
ROUTIER,  
FERROVIAIRE,  
AÉRIEN :  
LE PALMARÈS  
DU "TRANSPORT  
DURABLE"

PAGE 4

L'INTERMODALITÉ  
À L'ÉPREUVE DES FAITS  
LE LYON-TURIN-BUDAPEST  
"SUPER-PRIORITAIRE"

## INTERVIEW

"OPTIMISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES POUR RESTER COMPÉTITIF  
TOUT EN PROTÉGANT L'ENVIRONNEMENT"



MICHÈLE  
PAPPALARDO  
Présidente ADEME

**Parmi les domaines d'intervention de l'ADEME, quels sont ceux qui trouveront une application concrète pendant la réalisation de la liaison transalpine Lyon-Turin ?**

**M.P. :** L'ADEME (Agence Gouvernementale de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) soutient financièrement **les études sur les impacts énergétiques et environnementaux** des projets. Dans le domaine des transports, l'objectif est de favoriser l'évaluation prévisionnelle des projets ayant une incidence sur les flux de déplacement ou les choix modaux. Pour les zones de montagne, des recherches spéci-

ifiques ont été financées, notamment dans le cadre des **programmes PREDIT ou PRIMEQUAL**, pour mesurer l'incidence de la pollution routière sur les écosystèmes, ou examiner la sensibilité des populations à une concentration du trafic routier dans l'Arc alpin.

**Pour accompagner ce projet, la France et l'Italie doivent étudier en 2006 les mesures réglementaires à mettre en place. Quelles sont les actions que votre Agence mène dans le domaine du report modal de la route vers le rail ?**

**M.P. :** L'action de l'ADEME consiste à promouvoir les modes alternatifs au transport routier. En matière de transport combiné, l'ADEME a mis en place un système d'aides : des **aides à la décision** accordées aux entreprises de transport pour la réalisation d'études de faisabilité, ainsi qu'aux chargeurs, pour leur permettre d'identifier les incidences et l'opportunité d'un passage au transport combiné ; des **aides à l'investissement** également pour l'acquisition de matériels dédiés et pour soutenir les opérations de

démonstration et les opérations exemplaires de transfert modal.

**La protection du massif alpin est un enjeu environnemental du XXI<sup>e</sup> siècle. Avez-vous le sentiment que tous les pays riverains de la France sont prêts à agir de façon concertée dans ce domaine ?**

**M.P. :** Dans l'état d'esprit des élus et des populations vivant dans les zones concernées, beaucoup de choses ont changé, notamment depuis la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc. La Suisse et l'Autriche mettent en place une politique volontariste pour promouvoir le transport multimodal de marchandises.

L'Italie, qui est complètement isolée du reste de l'Europe par la barrière alpine, se mobilise pour le projet du Lyon-Turin qui permettrait de désenclaver le pays, tout en limitant le trafic routier. Pour réduire les controverses soulevées par la population locale et certains élus, une attention particulière doit être portée au choix du tracé et à la réduction des impacts et nuisances de cette infrastructure.



# DOSSIER

## ROUTIER, FERROVIAIRE, AÉRIEN : LE PALMARÈS DU "TRANSPORT DURABLE"

Moins coûteux et "durable". C'est le constat que différentes études dressent sur le transport ferroviaire, grand gagnant de la compétition engagée avec les secteurs routier et aérien. Et pourtant dans le cadre d'une Europe qui s'élargit, la croissance du fret routier se poursuit. Les camions sont toujours plus nombreux sur les grands axes et des projets alternatifs comme la liaison ferroviaire Lyon-Turin stagnent. Nos décideurs font-ils le bon choix ? **Enquête...**



En 2005, une société industrielle picarde, filiale du groupe Lafarge, confie une partie de sa logistique à SNCF fret. Une décision exemplaire, évitant ainsi 16 000 déplacements de poids lourds par an sur les routes de Picardie. Pour l'entreprise Granulats, l'objectif était clair : "trouver une solution de transport moins coûteuse en énergie et plus en phase avec des objectifs de développement durable" expliquait la direction.

De fait, aujourd'hui, les experts du transport s'accordent en Europe pour reconnaître que le transport ferroviaire présente le meilleur rapport efficacité énergétique/développement durable sur les longues distances, et ce quels que soient les transports concernés (fret ou voyageurs).

### LE TRAIN DIX FOIS PLUS EFFICACE QUE L'AVION

En terme de consommation d'énergie, les chiffres rendus publics par l'ADEME sont pour le moins probants : à quantité d'énergie égale, le TGV permet de transporter 172 passagers, là où l'autocar permet d'en transporter 91 et la voiture particulière seulement 39. Le "bonnet d'âne" du mauvais élève revenant à l'avion, de loin le plus gourmand : il ne transporte que 18 passagers pour une même quantité d'énergie. **Le train s'avère ici donc dix fois plus efficace** que l'avion !

1: L'efficacité énergétique mesure la quantité d'énergie nécessaire pour le transport d'un voyageur ou d'une tonne de marchandises. Elle est évaluée en kilogramme équivalent pétrole (kep) par unité de trafic.  
2: Ce calcul est prudent car il ne prend pas en compte un coefficient de majoration applicable dans les vallées de montagne.

Le transport de marchandises amène à des conclusions similaires, sinon plus frappantes : le train consomme 2,5 fois moins d'énergie que la voie d'eau, 5,5 fois moins que les poids lourds et **24 fois moins que l'avion** ! Seul le transport combiné peut tendre à rivaliser, avec une efficacité énergétique<sup>1</sup> équivalente à celle du fret ferroviaire.

### DES CONSÉQUENCES MOINDRES SUR L'ENVIRONNEMENT

En France, certaines entreprises et collectivités locales ont bien compris leur intérêt en mettant en place des plans de déplacements d'entreprises (PDE) : "il s'agit de privilégier un mode de transport moins coûteux et moins nuisible pour l'environnement et la santé de nos concitoyens" explique-t-on dans les établissements concernés. Coûteux en terme d'énergie, le transport l'est aussi pour la planète. C'est ce qu'on appelle les **coûts externes** liés à un mode ou une infrastructure de transport. Selon Gérard Mathieu, consultant transport, on entend par là "tous les impacts humains et matériels infligés par un mode de transport en terme d'accidents, de bruits, d'effet de serre, de pollution, de dégâts infligés à la nature et aux zones urbaines".

Et là encore, le train se positionne en tête du classement, loin devant ses concurrents. En terme de coûts externes liés au transport de passagers, **le train est 3 fois plus performant** que la voiture, 2 fois plus que l'avion et 1,5 fois plus que l'autocar. La tendance se confirme pour le transport de marchandises : le fret ferroviaire est 4 fois moins coûteux que le routier et 15 fois moins que l'avion.

### ROUTE/RAIL : À CHACUN SA PLACE !

Aussi "propre" soit-il, le transport ferroviaire ne fait cependant pas le poids face au routier sur les courtes distances, en terme de fiabilité, rapidité et flexibilité de services. Ce qui explique d'après TLF (Transport & Logistique de France) que "80% des déplacements soient aujourd'hui effectués par camions sur de courtes distances de moins de 150 km". Des camions par ailleurs désormais beaucoup plus propres et bien moins gourmands en énergie. Selon TLF, "leur consommation de carburants a diminué d'un tiers depuis 1970. Des progrès considérables ont été accomplis par les constructeurs pour lutter contre les désagréments."

À chacun sa place. Dans une déclaration récente, Dominique Perben, ministre des Transports, annonçait à ce propos : "le transport routier fait partie intégrante d'une politique plus globale de transport de fret et doit trouver son positionnement de marché le plus optimal. Il doit se combiner avec les autres modes, en faisant valoir ses atouts de souplesse et de finesse de desserte, difficilement remplaçables."

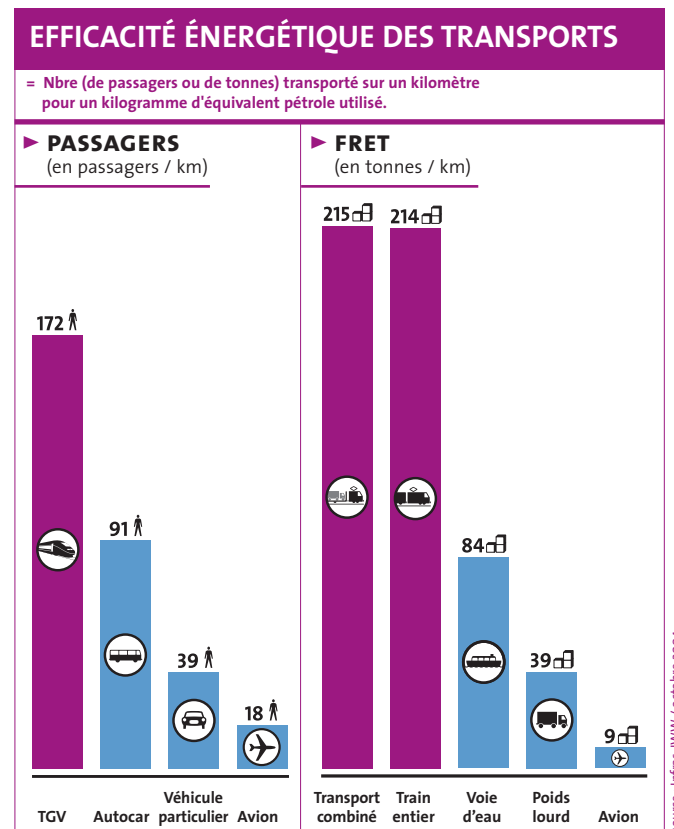
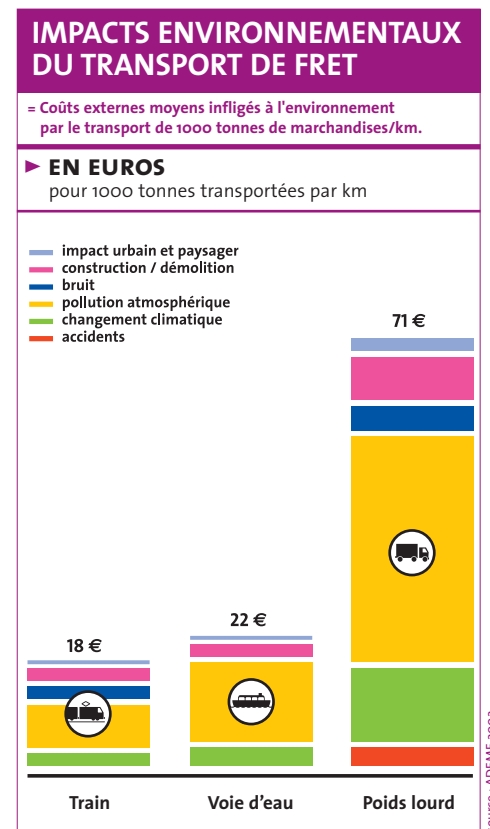
Qu'en est-il du ferroviaire ? Les infrastructures existantes sont elles à la mesure des enjeux ? Quelques chiffres : en terme de pollution atmosphérique, le transfert de 20 MT<sup>2</sup> par an de la route vers le rail entre Lyon et Turin (300 km)

permettrait d'économiser au minimum 180 M€ ! De retrancher 58 M€ sur la note des changements climatiques par an et 29 M€ sur les accidents. Soit un abaissement global de tous les coûts externes évalué à 320 M€ ! **Des chiffres à prendre en compte pour calculer les délais d'amortissement d'ouvrage comme le Lyon-Turin** et établir la rentabilité de nouvelles infrastructures de transport.

"Ces coûts externes ont fait l'objet d'études et d'évaluations, notamment en Europe, en vue d'élaborer des outils d'aide à la décision" précise Gérard Mathieu. Il ne s'agit pas bien sûr de remplacer le transport routier mais de donner à chaque mode de transport la place qui lui revient. La création d'un Observatoire européen de l'approvisionnement énergétique proposé par la Commission européenne, dans son livre vert sur l'énergie (mars 2006), devrait y contribuer et aider les pouvoirs publics à passer du stade de l'évaluation à celui d'une politique volontariste !

### TRANSPORT AÉRIEN / FERROVIAIRE : les vases communicants

Entre la France et l'Italie, l'offre de transport ferroviaire stagne et se dégrade depuis ces dernières années (suppression de la liaison directe Lyon-Milan). Avec les travaux en cours au tunnel du Mont Cenis, les temps de parcours pour les voyageurs augmentent dans des proportions inacceptables. Pendant ce temps, le trafic entre la France et l'Italie par voie aérienne explose, passant de 2,8 millions de voyageurs en 1995 à 4,7 en 2004 ! Le nombre de passagers a plus que doublé entre Barcelone et Milan. Avec les conséquences que l'on connaît sur l'environnement, notamment en terme d'émission de gaz à effet de serre. **A contrario, une offre ferroviaire de qualité est plébiscitée par les voyageurs qui s'y reportent massivement : par exemple, 7,5 millions de voyageurs transitent par an par Eurotunnel et boudent les lignes aériennes.**



## BRÈVES

### LE FRET FERROVIAIRE S'OUVRE À LA CONCURRENCE

À compter du 31 mars 2006, le marché de fret ferroviaire s'ouvre à la concurrence en France. La filiale fret du groupe franco-britannique Eurotunnel, Europorte 2, a obtenu une nouvelle licence d'opérateur ferroviaire lui permettant de lancer son service de transport de marchandises par le rail en France.

### L'ITALIE RENOUVE LE DIALOGUE AVEC LES POPULATIONS DU VAL DE SUSE

Le gouvernement italien a mis en place début mars un Observatoire pour la liaison Lyon-Turin afin de renouveler le dialogue avec les populations de la vallée de Suse. Son siège se situera à Suse et son rôle principal sera de répondre aux interrogations, en étudiant tous les aspects techniques du projet de liaison Lyon-Turin en termes environnementaux, sanitaires et économiques, avec pour objectif de garantir la transparence, l'information et le dialogue. Mario Virano, ex-administrateur délégué de la société des autoroutes du Fréjus, a été nommé président de l'"Osservatorio" par le gouvernement, avec le consentement de la Région Piémont, de la Province de Turin et des collectivités locales.

### PAS D'ALTERNATIVE DURABLE AU LYON-TURIN

Le Comité pour la Transalpine souligne dans un communiqué que la ligne historique à travers les Alpes ne peut constituer une solution de substitution au projet d'autoroute ferroviaire Lyon-Turin, tout en rappelant que le profil de plaine et la grande longueur du futur tunnel transfrontalier sont imposés par le passage des trains de fret qui constitueront la majorité du trafic.

### LE LYON-TURIN PASSE À LA VITESSE SUPÉRIEURE

Lors d'une réunion organisée par le ministre des Transports, D. Perben a rappelé que le Lyon-Turin était un projet majeur, confirmant la volonté du gouvernement de tenir l'échéance de lancement des opérations du tunnel transfrontalier de 54 km en 2010, et a annoncé le démarrage de l'enquête publique en mai prochain. La déclaration d'utilité publique devrait être prononcée en 2007 pour une mise en service en 2018.

## ILS ONT DIT...

### LOYOLA DE PALACIO

Coordonnatrice pour le Corridor V  
Il Giorno - 24 février 2006  
"La section qui traversera la Vallée de Suse, et dont on parle tant, n'est pas une ligne à grande vitesse. "No Tav" est un slogan qui se scande bien, mais qui est erroné parce qu'il s'agit d'une liaison ferroviaire principalement destinée au transport de marchandises."

La Stampa - 15 novembre 2005  
"La ligne actuelle du Mont Cenis, réalignée au temps de Cavour, ne peut pas être une solution à long terme pour un transport ferroviaire compétitif."

### DOMINIQUE PERBEN

Ministre des transports et de l'équipement  
Le Monde - 17 février 2006  
"Le chantier du tunnel international du Lyon-Turin aura démarré en 2010."

### JACQUES BARROT

Vice-président de la Commission européenne chargé des Transports  
Discours à Lyon - 3 février 2006  
"La liaison Lyon-Turin est pour l'Europe une "super priorité" car c'est un enjeu majeur pour la mobilité, l'environnement, et les économies d'énergie."  
La Repubblica - 7 décembre 2005

### GÉRARD LERAS

Président du groupe des Verts au Conseil régional Rhône-Alpes  
20 décembre 2005  
"Étant donné les tonnages qui circulent entre la France et l'Italie, le transfert du fret sur le rail, via la liaison Lyon-Turin, pour laquelle il ne faut plus parler de train à grande vitesse, est incontournable. Il n'y a pas d'alternative."

### CARLO AZEGLIO CIAMPI

Président de la République italienne  
Troisième édition de la journée internationale de la montagne - 30 novembre 2005  
"Sauvegarder nos montagnes ne signifie pas l'isolement. Nous ne pouvons pas nous permettre d'être mis à l'écart des grands réseaux européens. Nous devons utiliser les progrès, les technologies et les connaissances scientifiques pour garantir la protection de l'environnement."