

BRÈVES

DÉMARRAGE DES TRAVAUX PRÉLIMINAIRES AU TUNNEL DU BRENNER

Le lancement des travaux de creusement d'une galerie de reconnaissance dans le futur tunnel de base du Brenner (Autriche) a démarré le 30 juin. Il s'agit d'une étape déterminante pour réussir le transfert modal de la route vers le rail pour la traversée des Alpes. Le coût du "tunnel pilote" est évalué à 430 M € et bénéficiera d'un soutien européen de 50 %. Le tunnel ferroviaire du Brenner est un tunnel bi-tube de 56 km reliant l'Autriche et l'Italie. Le coût total de construction est estimé entre 7 et 8 Mrds €.

COMITÉ INTERMINISTÉRIEL SUR L'EUROPE

Au cours du Comité interministériel sur l'Europe du 22 juin, présidé par le Premier ministre Dominique de Villepin, Dominique Perben, ministre des Transports, a évoqué les possibilités de financement communautaire des grands projets d'infrastructures de transport. Le budget européen 2007-2013 prévoit une enveloppe de 8 Mrds € pour financer les RTE-T. La France, particulièrement concernée par leur développement sur son territoire, a transmis à la Commission européenne une demande de financements communautaires portant sur une liste de projets parmi lesquels figure le Lyon-Turin.

CINQ RÉGIONS ITALIENNES ÉCRIVENT AU GOUVERNEMENT

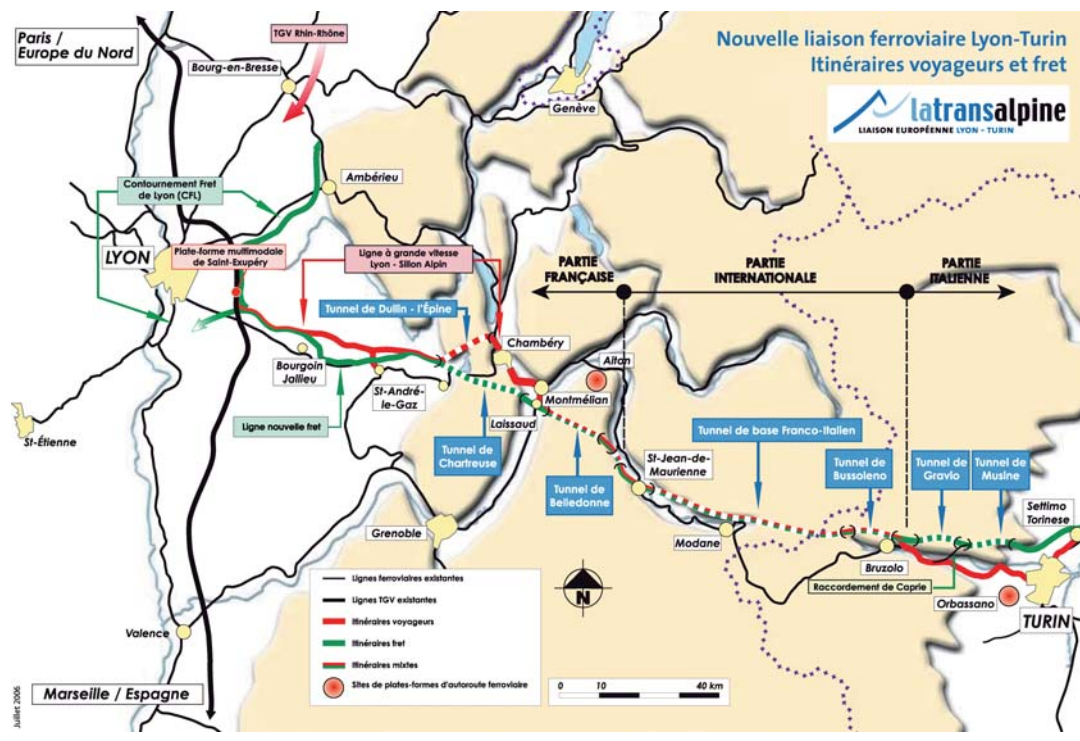
En juin 2006, les présidents des Régions Piémont, Lombardie, Frioul Vénétie Julienne, Ligurie et Vénétie ont adressé une lettre commune au gouvernement italien en faveur du Lyon-Turin, l'invitant à prendre une décision ferme afin que sa réalisation et le financement de l'Europe ne soient pas compromis. Ils demandent unanimement la mise en œuvre du calendrier du projet, en respectant les recommandations des travaux de l'Observatoire, l'engagement des ressources financières nationales pour la période 2007-2013, ainsi qu'une véritable politique de report modal.

PREMIER RACCORDEMENT RÉUSSI DANS LE TUNNEL DU GOTHARD

Après 4 ans de travaux, au rythme de 24,2 m/jour, les mineurs du plus grand chantier suisse ont pu se serrer la main pour la première fois dans le canton du Tessin. Cette jonction marque une première étape importante dans les travaux de percement des deux tubes de ce tunnel de 57 km de long, démarré à quatre endroits différents. Sur les 135,5 km de tunnels, galeries et puits, environ les deux tiers ont désormais été percés. Ouverture opérationnelle en 2016.

ACTUALITÉS

QUESTIONS AUTOUR DU PHASAGE DES ACCÈS FRANÇAIS AU TUNNEL INTERNATIONAL



Sous l'autorité du Préfet de Rhône-Alpes, un groupe de travail vient d'être mis en place. Sa mission : faire des propositions quant à la réalisation progressive et phasée de la partie française des accès au tunnel international. Une mission d'autant plus complexe que la situation actuelle va évoluer sensiblement en 2008 avec la mise au gabarit GB1 de l'itinéraire fret en direction de l'Italie depuis le Luxembourg et l'entrée en vigueur du cadencement des trains régionaux. Deux leviers qui vont sensiblement augmenter le trafic sur rail. Depuis la décision ministérielle du 17 février dernier, l'itinéraire fret entre Lyon et la Maurienne est arrêté dans son principe, mais il reste à fixer un calendrier de réalisation progressif afin de conforter la crédibilité du projet Transalpine et le rendre plus compatible avec le programme d'investissements ferroviaires. Le groupe de travail devra tenir compte des conflits d'intérêts entre le développement des TER

et celui du fret ferroviaire notamment. Le Comité pour la Transalpine constate que les retards réguliers de plus de la moitié des navettes de l'AFA sont en partie causés par les travaux du tunnel du Mont-Cenis, mais aussi le résultat d'une priorité donnée clairement aux voyageurs empruntant les TER en Val de Suse... Le groupe de travail devra faire preuve de pragmatisme dans la hiérarchisation des besoins potentiellement en conflit. L'une des solutions pourrait consister à tirer parti au maximum de l'utilisation mixte du tracé fret, option retenue pour la première fois par le ministre des Transports. Ou d'imaginer des aménagements localisés temporaires ayant pour but d'optimiser la montée en puissance du trafic ferroviaire entre la France et l'Italie. Le fret comme le transport de voyageurs tireront au final leur épingle du jeu, pour autant que chacun prenne aujourd'hui part au débat.

LA TRANSALPINE FAIT SA RENTRÉE DANS LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Pour favoriser la communication autour du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin-Budapest, le Comité pour la Transalpine intervient dans les établissements scolaires d'enseignement supérieur de Rhône-Alpes en donnant des conférences à la demande des proviseurs et des professeurs. P.Barbe-Richaud, membre du Conseil d'orientation et de concertation du Comité, passionné et passionnant, reprend ses conférences pour l'année

2006-2007, répondant ainsi aux besoins des enseignants et des élèves. Cette démarche permet aux élèves, générations futures d'utilisateurs, d'appréhender les enjeux environnementaux et économiques de ce grand projet européen. Des fiches documentaires sur le thème de la "Traversée des Alpes" sont également mises à disposition en complément d'informations.

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  
LES ÉTAPES À FRANCHIR

PAGE 4  
QUESTIONS AUTOUR DU PHASAGE DES ACCÈS FRANÇAIS AU TUNNEL INTERNATIONAL

INTERVIEW

“LA COMPLÉMENTARITÉ DES TRANSPORTS S'INSCRIT DANS LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE”



CHRISTIAN ESTROSI  
Ministre délégué à l'aménagement du territoire

Le transport de marchandises entre l'Espagne et l'Italie est en pleine croissance. Le ferroviaire peut-il prendre le relais de la route pour ces trajets qui transitent dans le Sud de la France ?

C.E. : Le rattrapage économique de l'Espagne explique cette forte croissance qui emprunte majoritairement le mode routier. Les Alpes du Sud en subissent la conséquence directe, notamment au point frontière de Vintimille où se concentre cette augmentation. Le tout routier n'est pas une réponse adaptée. Il faut rééquilibrer la répartition modale des flux, dans laquelle le fer et le maritime ont leur place. Cette complémentarité des transports s'inscrit dans les enjeux du développement durable. C'est le sens de l'action du gouvernement, que ce soit dans la

promotion des infrastructures nécessaires comme le Lyon-Turin ou de la promotion des autoroutes de la mer. L'autoroute ferroviaire entre Luxembourg et Perpignan devient enfin une réalité. Je souhaite qu'une autoroute ferroviaire entre Marseille et Turin vienne rapidement la compléter.

Comment concilier l'intérêt général des grands projets d'infrastructures, générateurs d'emplois et de croissance, et leur impact sur les territoires concernés ?

C.E. : Les grands projets d'infrastructures sont porteurs de croissance économique et de création d'emplois. Cette richesse nouvelle ne profite pas toujours aux territoires traversés en proportion des impacts qu'ils peuvent subir. Les maîtres d'ouvrage ont fait de très grands progrès dans la concertation avec le public et dans l'intégration des ouvrages dans le milieu naturel. Il faut aussi que les populations perçoivent l'apport de l'infrastructure dans la vie économique, ne serait-ce que pendant la période de construction. Cela dépend d'abord de la capacité des acteurs locaux à se mobiliser autour d'un projet de territoire. L'Etat peut les y aider. Cela a été le cas avec le programme d'accom-

plètement du viaduc de Millau. Ce sera le cas avec la procédure "grand chantier" pour le projet international Lyon-Turin.

Comment une politique nationale d'aménagement du territoire ambitieuse peut-elle prendre en compte les besoins exprimés par les régions françaises et nos voisins européens ?

C.E. : La concertation et la coopération sont une véritable nécessité pour un aménagement du territoire cohérent. Cette démarche ne doit pas s'arrêter aux grands réseaux de transport. C'est pourquoi, dans le cadre de l'Union européenne, nous avons soutenu la mise en place des programmes de coopération, dits INTERREG. Ces programmes permettent de mettre en œuvre des projets d'intérêt commun. Le principe est simple : pour chaque zone de coopération, les collectivités concernées définissent ensemble une stratégie commune et décident des projets qu'elles cofinanceront avec le soutien de fonds européens et le cas échéant, des Etats. L'intérêt de ces programmes va plus loin que la simple réalisation de projets : ils permettent plus largement de donner une cohérence d'ensemble aux politiques menées de part et d'autre des frontières.

# DOSSIER

## DÉMARRAGE DE LA TRANSALPINE EN 2010 LES ÉTAPES À FRANCHIR

**Vœu pieu ou réelle volonté politique de donner un coup d'accélérateur à un projet qui s'essouffle ? En juillet dernier, Dominique Perben, ministre des Transports français et ses nouveaux homologues italiens ont affirmé leur "volonté commune de tout faire pour lancer le projet Lyon-Turin avant 2010". Au-delà des belles paroles et des effets d'annonce, cette déclaration, si elle doit avoir un sens, doit s'accompagner d'avancées concrètes sur plusieurs sujets fondamentaux en attente de décision. Autant d'étapes à ne pas brûler pour assurer à la liaison transalpine Lyon-Turin le meilleur départ en 2010.**

### > ÉTAPE N°1 : CONFORTER LE FINANCEMENT DE BRUXELLES

Engagée dans une politique de revitalisation du rail grâce à la création d'un réseau européen intégré, performant, compétitif et sûr, l'Union européenne a sélectionné la liaison Lyon-Turin-Budapest comme l'un des projets prioritaires, susceptible de bénéficier d'un financement européen sur les sections transfrontalières. Le budget attribué aux transports pour la période 2007-2013 laisse espérer un taux effectif de 20%. C'est précisément le minimum fixé par les deux États dans le mémorandum de 2004 pour démarrer le projet Transalpine. **Encore faut-il que la France et l'Italie soient à même de présenter rapidement leurs propres engagements financiers!**

Le financement de l'Union européenne est conditionné à l'engagement de démarrer le chantier en 2010. Le rapport de L. de Palacio, coordonnatrice européenne du Corridor 5, adopté par la Commission le 13 septembre, sera soumis à l'approbation du Parlement européen dans les prochaines semaines. Qu'attend-on pour donner des gages d'implication ? Pour que la liaison transalpine reste inscrite dans la prochaine enveloppe budgétaire européenne, pour un montant d'environ **un milliard d'euros**, il est impératif que les gouvernements français et italien s'engagent conjointement à inscrire les sommes correspondantes dans leurs budgets nationaux, assorties d'un échéancier des dépenses pour les trois premières années du chantier. Ils n'ont déjà que trop tardé !

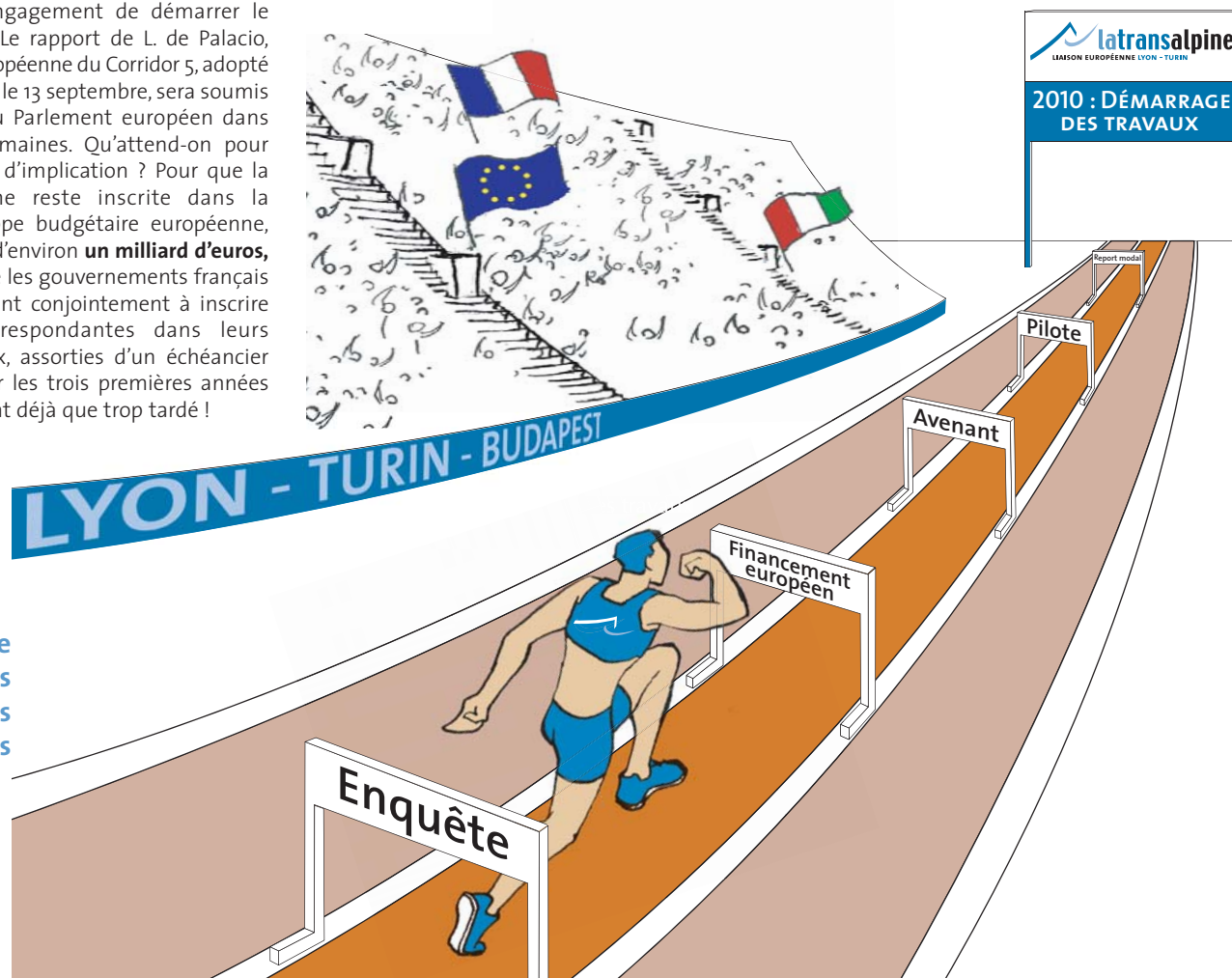
La course  
aux projets  
prioritaires  
européens

### > ÉTAPE N°2 : SIGNER UN AVENANT CADRE AU TRAITÉ 2001

Ratifié par les parlements des deux pays, le Traité franco-italien signé en 2001 à Turin doit faire l'objet d'un avenant, destiné à fixer le calendrier prévisionnel et les modalités de réalisation de l'ouvrage. S'agit-il de négocier un ou plusieurs avenants successifs ? Les avis divergent... Plus cohérent, un avenant unique et global au Traité, réglant toutes les évolutions en bloc, va nécessiter des mois, sinon des années, de négociations entre les parties et reculer d'autant les "premiers coups de pioche". Le Comité pour la Transalpine défend pour sa part la signature prochaine **par les deux gouvernements d'un avenant cadre général, définissant la marche à suivre pour les trois années à venir** (choix du cadre institutionnel, nomination de l'autorité organisatrice, gouvernance du projet, échéance de mise en service, coûts, montage juridique et financier...).

Les exécutifs nationaux sont pleinement responsables de la mise en œuvre du Traité de 2001 : qu'ils se saisissent de cette opportunité pour faire avancer le projet point par point, en vue d'une ratification globale par les parlements nationaux fin 2010 des différentes options qui se seront dégagées dans l'intervalle !

Nécessaire pour permettre au Lyon-Turin de passer à la vitesse supérieure, cette étape juridique ne doit pas être entravée par les échéances électorales françaises mais être entreprise sans tarder. **Pour le Comité pour la Transalpine, attendre la tenue des élections de 2007, c'est, à n'en pas douter, rater le démarrage du Lyon-Turin en 2010.** D'autant que l'enjeu de ce projet, mis en œuvre pour les générations futures, dépasse largement les choix politiques.



### > ÉTAPE N°3 : METTRE EN PLACE UN MAÎTRE D'OUVRAGE

Mandatée pour mener les études d'avant projet et la conduite des travaux de reconnaissance, la société L.T.F. (Lyon Turin Ferroviaire) n'a pas vocation à porter le projet jusqu'à son terme. La question de son remplacement par une entité à même de prendre en charge la construction et l'exploitation de l'ouvrage est donc d'actualité.

Pour avancer, le projet a besoin d'un **maître d'ouvrage, capable de préparer et de lancer une procédure d'appels d'offres** et de consultations des entreprises au niveau européen. Au vu de l'expérience acquise sur d'autres projets d'infrastructures, la seule phase de consultation et de négociation va nécessiter une à deux années de travail et d'échanges ! **Le choix du pilote** à même de lancer cette procédure doit donc être opéré dans les prochains mois, si l'on veut respecter l'échéance d'un démarrage en 2010. En parallèle, pourra être menée à bien la fin des études et travaux préparatoires (descenderies, accord sur le tracé côté italien...). Prenons exemple sur le tunnel du Saint-Gothard. La consultation des entreprises s'est effectuée sans attendre l'achèvement de la réalisation des descenderies.

Pour éviter toute perte de temps et d'énergie, la succession de L.T.F. doit être optimisée. Une des solutions envisageables consisterait-elle à transformer L.T.F. dès que possible en une nouvelle structure de promoteur ? Le projet ne pouvant pas, du fait de son ampleur, être mené sans une forte implication publique, une piste intéressante, préconisée dès 2003 dans une étude financière du Comité pour la Transalpine, consisterait à mettre en place une **société européenne dont l'actionariat public sera négocié entre les deux États.** Une structure unique binationale, à la fois entité adjudicatrice des travaux et autorité de contrôle de l'exploitation, piloterait l'ensemble du projet et lui donnerait cohérence. Autant d'atouts pour l'avancement ultérieur du projet...



Les prochains mois seront décisifs pour le projet Lyon-Turin. Pour un démarrage des travaux en 2010, les questions de financement européen, de pilotage et de cadre réglementaire doivent être décidées au plus tôt. D'autres pierres d'achoppement se présenteront ensuite sur sa route, parmi lesquelles le choix d'une vraie politique de report modal ou la négociation d'un montage partenarial type PPP adapté au ferroviaire. Du chemin reste certes à parcourir mais les moyens d'avancer existent, les leviers sont connus. La nomination d'un **délégué interministériel** dédié au projet ne pourrait-elle fédérer les énergies des différents ministères et accélérer le processus ? Les travaux de la liaison transalpine Lyon-Turin doivent être entrepris dès 2010. N'attendons pas davantage pour l'aider à franchir les dernières étapes et assurer les conditions de son démarrage !

## BRÈVES

### ITALIE : VERDICT EN 2007 DE LA CONFÉRENCE DES SERVICES POUR LE LYON-TURIN

Présidée par Gaetano Fontana, chef de cabinet du ministre des Infrastructures, la Conférence des services a rassemblé le 1<sup>er</sup> août, à Turin, les représentants de la région Piémont, de la Province de Turin, les présidents des communautés de montagne de la vallée de Susse et les maires des communes concernées par le projet. Il est prévu de finaliser le projet définitif de la liaison Lyon-Turin d'ici 2007. La procédure habituelle est maintenant engagée, après annulation de l'application de la "Legge Obiettivo". Quelques mois supplémentaires seront nécessaires pour arriver à une position commune sur l'ouvrage.

### LE TRAFIC ROUTIER TRANSALPIN À L'ÉTUDE

Une réunion concernant le projet européen MONITRAF s'est tenue fin juin. MONITRAF regroupe la Région Rhône-Alpes et 7 partenaires (Tyrol autrichien, Val d'Aoste, Piémont, Tyrol du Sud, Tessin, Suisse centrale, Académie européenne de Bolzano). Son rôle est de dresser un état des lieux du trafic routier à travers les Alpes et de ses impacts à tous niveaux : écologie, économie, cadre de vie. Il vise aussi à proposer des solutions de régulation du trafic routier et à mettre en place des indicateurs de suivi du trafic, en harmonie avec les différents états.

### POSE DU DERNIER RAIL AU LÖTSCHBERG

Marquant la jonction des voies ferrées, le "clou d'or" symbolique a été planté le 24 juillet pour fixer le dernier rail dans le tunnel de base du Lötschberg. Le calendrier des travaux a été respecté puisqu'en 20 mois de travaux, 57 km de rails ont été posés, dont 34,6 km dans le souterrain. Le Lötschberg est un des deux principaux tunnels, avec celui du Gothard, du projet AlpTransit constituant les NLFA (Nouvelles lignes ferroviaires alpines). À partir de décembre prochain, l'ensemble du tunnel de base fera l'objet d'essais, l'ouverture étant prévue dans le courant de l'année 2007.

### LANCEMENT OFFICIEL DE LA LGV RHIN-RHÔNE

Le ministre des Transports, Dominique Perben, a procédé le 3 juillet au lancement officiel des travaux de la branche Est du TGV Rhin-Rhône qui reliera Dijon à Mulhouse via Besançon. Étendue sur 140 km, la ligne Est du TGV Rhin-Rhône devrait être mise en service en 2012. Le coût des travaux s'élève à 2,3 Mrds € auxquels contribuent l'État français, RFF, la Suisse, 19 collectivités, et l'Union européenne (qui n'a pas encore donné son accord pour une contribution à hauteur de 200 M €).

## ILS ONT DIT...

### DOMINIQUE DE VILLEPIN <<<

Premier ministre  
août 2006 - Conseil National de la montagne  
"L'État sera à vos côtés pour relever les nouveaux défis dont le premier est celui des transports. En effet, un des enjeux majeurs est le trafic de transit à travers les Alpes et les Pyrénées... Aussi, les objectifs fixés aujourd'hui sont d'obtenir de l'Italie une confirmation du projet Lyon-Turin, assortie d'un calendrier précis et la reprise des travaux de reconnaissance."

### ROMANO PRODI <<<<<<<<<<<<

Président du Conseil italien  
juin 2006 - réunion à Rome  
"Le Lyon-Turin doit être réalisé pour honorer les engagements pris au niveau international et éviter ainsi que l'Italie reste en dehors des corridors européens."

### ANTONIO DI PIETRO <<<<<<<<<<<

Ministre italien des Infrastructures  
juin 2006 - Ansa  
"Le nouveau gouvernement italien veut relancer les infrastructures estimées prioritaires comme le Corridor 5, en s'engageant au maximum pour faire avancer le Lyon-Turin ; les tracés seront débattus mais pas le projet."

### ANDREA CANINO <<<<<<<<<<<<

Président du Conseil de coopération économique - juin 2006 - Le Figaro  
"Il est impératif de concentrer les financements publics sur un petit nombre de projets prioritaires avec, au premier rang, l'amélioration des passages alpins (liaison Lyon-Turin) et pyrénéens (liaison Perpignan-Figueras). La France, l'Italie et l'Espagne doivent s'engager davantage sur ces projets prioritaires."

### LOYOLA DE PALACIO <<<<<<<<<<<<

Coordonnatrice pour le Corridor 5  
février 2006 - Il Giorno  
"Le trafic routier entre la France et l'Italie augmente chaque année de 6 % et passe aujourd'hui en grande partie par Vintimille. Le Lyon-Turin est une liaison ferroviaire qui permettra de diminuer ce trafic poids lourds avec de grands bénéfices pour l'environnement."

### DOMINIQUE PERBEN <<<<<<<<<<<<

Ministre des Transports  
juin 2006 - Interview M.F.  
"Nos deux gouvernements souhaitent arriver rapidement à la ratification d'un traité franco-italien pour en fixer les grandes lignes et le calendrier. La Commission intergouvernementale doit valider l'avant projet de la réalisation avant la fin de l'année."

"Doublé le tunnel routier du Fréjus n'est pas une solution acceptable ; écologiquement, ce ne serait pas raisonnable."

### JACQUES BARROT <<<<<<<<<<<<

Vice-président de la Commission européenne  
décembre 2005 - La Repubblica  
"Sans le Lyon-Turin, nous arriverons à l'asphyxie des Alpes occidentales, les dégâts écologiques seraient très graves, sans compter les accidents. Pour ces raisons, le projet est essentiel pour les deux pays et pour toute l'Europe."