

BRÈVES

SUCCÈS POUR LE TUNNEL DU LÖETSCHBERG

Le tunnel de base du Löetschberg rencontre un vif succès : le système complexe du tunnel de base fonctionne sans heurts, et à fin mars 2008, l'exploitant BLS SA comptabilisait le passage de 9 500 trains de voyageurs et de marchandises depuis l'ouverture en décembre 2007.

ITALIE : CONCERTATION EN VALLÉE DE SUSE

La Province de Turin a pour mission de finaliser d'ici l'été le plan stratégique de la Vallée de Susse déjà financé par le gouvernement. Selon Mario Virano, Président de l'Observatoire technique de la Vallée de Susse, "on ne part plus du projet pour en évaluer les effets et les compensations sur le territoire, mais on part du développement du territoire pour insérer l'ouvrage dans le meilleur contexte possible."

DAVANTAGE DE MOYENS POUR LES RTE-T

À quelques mois de la présidence française de l'Union européenne, l'ancien Commissaire européen aux transports, Jacques Barrot, a présenté ses principaux chantiers pour 2008. Sa grande priorité reste le développement de modes de transport moins polluants. Il a insisté sur la nécessité d'augmenter les moyens financiers pour mener à bien des projets, tels que Galileo et le financement des grands corridors de transports européens (RTE). Il souhaite également que les recettes générées par la future "écotaxe", qui pourrait être imposée aux poids lourds vers 2009-2010, soient affectées à la modernisation du réseau routier ou au développement des modes de transports alternatifs.

LES RECOMMANDATIONS DU COMITATO TRANSPADANA

Le Comitato Transpadana a présenté le 5 juin dernier les résultats de son étude sur les actions visant à développer le transport ferroviaire transalpin. Ses recommandations portent sur : la mise en place d'une modulation des péages aux franchissements alpins selon les horaires de congestion et les taux de pollution des moteurs des véhicules, le rééquilibrage des passages routiers entre Vintimille et Fréjus-Mont-Blanc, la réduction de la vitesse des camions à 80 km/h ou l'interdiction de rouler pour les camions transportant des matières dangereuses.

AGENDA

> Communication de la Commission européenne sur l'Eurovignette

> Conférence Ferrmed le 26 juin à Bruxelles : "la compétitivité du fret ferroviaire en Europe". Plus d'informations : bureau@ferrmed.com

ACTUALITÉS

DÉPART DE GÉRARD GEOFFRAY

REMERCIEMENTS UNANIMES DU COMITÉ POUR LA TRANSALPINE



Gérard Geoffray a quitté son mandat de Vice-Président délégué le 31 mars 2008, après quinze années d'engagement opérationnel au sein du Comité pour la Transalpine. Véritable passionné et fervent partisan de la réalisation du Lyon-Turin, aux côtés des pionniers que furent Pierre Dumas et Michel Rivoire et sous la présidence de Raymond Barre depuis l'année 2000, il a largement contribué à l'avancée et à la lisibilité de ce projet en apportant sa vision du monde économique, en convergence avec les élus. Sa persévérance, son opiniâtreté, ses convictions et ses compétences techniques ont contribué à rendre ce projet acceptable aussi bien au niveau régional, national qu'europpéen.

Le Conseil d'administration et toute l'équipe permanente le remercient chaleureusement pour son implication, sa disponibilité et son dévouement au sein du Comité pour la Transalpine.

LES NOUVEAUX VENUS

Sur proposition de Franck Riboud, Président du Comité pour la Transalpine, la nomination de Jean-Pierre Lacroix à la fonction de Vice-Président délégué pour succéder à Gérard Geoffray, a été votée à l'unanimité par le Conseil d'administration. Ancien préfet de la Région Rhône-Alpes, Jean-Pierre Lacroix a une parfaite connaissance du dossier Lyon-Turin et sera d'un grand appui auprès des interlocuteurs français et européens.

Par ailleurs, le Conseil d'Administration a nommé Alain Mérieux membre d'honneur à l'unanimité, en remerciement de son soutien et de ses actions passées.

AVANCEMENT DES TRAVAUX DU LYON-TURIN

FRANCK RIBOUD VISITE LA DESCENDERIE DE LA PRAZ



Le Comité pour la Transalpine a organisé en février dernier pour son nouveau Président Franck Riboud, une visite au sein du chantier de la descenderie de La Praz, en Savoie.

Accueillis par François Lépine, ancien Président de la Société Lyon Turin Ferroviaire, les participants ont pu constater l'avancement des travaux du Lyon-Turin côté français (1 523 mètres excavés sur 2 572 mètres). Les membres du bureau du Comité, ainsi que le Président de la Commission intergouvernementale en charge du Lyon-Turin, Louis Besson, étaient également présents.

RAID HANNIBAL 2008 : UN BON CRU POUR L'ÉQUIPE DE LA TRANSALPINE

La neuvième édition du Raid Hannibal Lyon-Turin s'est déroulée le week-end de l'ascension, du 1^{er} au 4 mai 2008. Organisé par les étudiants de l'EM LYON, à l'initiative du Comité pour la Transalpine, ce raid aventure multi-sports a pour vocation d'assurer la promotion de la liaison ferroviaire Lyon-Turin en traversant les Alpes. Pour cette édition, les conditions climatiques délicates ont obligé les équipes, composées d'étudiants et de représentants du monde de l'entreprise, à rallier Lyon et Turin en passant le Briançonnais. L'équipe

sponsorisée par le Comité pour la Transalpine a terminé quatrième du classement général et deuxième du classement "entreprises". Félicitations à tous !



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 POUR UNE NOUVELLE DYNAMIQUE DU FRET FERROVIAIRE TRANSALPIN

PAGE 4
DÉPART DE GÉRARD GEOFFRAY :
REMERCIEMENTS UNANIMES
DU COMITÉ
POUR LA TRANSALPINE

INTERVIEW

"LES DONNEURS D'ORDRE NE PEUVENT PLUS SE DÉSINTÉRESSER DE L'OPTION FERROVIAIRE"



ANTOINE HUREL

Président de Veolia Cargo Link
Directeur Général Adjoint de Veolia Transport

En quoi l'acquisition de RAIL4CHEM va changer le positionnement de votre groupe en France et en Europe ?

A.H. : L'acquisition de RAIL4CHEM accélère le positionnement de Veolia Cargo (filiale de fret ferroviaire de Veolia Transport) sur les trafics internationaux couvrant l'Allemagne, le Benelux, la France, la Suisse, l'Italie, la Pologne et permet de doubler l'activité en Allemagne. Cette acquisition soutient donc la stratégie de développement de Veolia Cargo qui se positionne sur les marchés transeuropéens d'Europe de l'Ouest. Elle renforce nos positions vis-à-vis de nos clients des secteurs de la chimie, du pétrole, de l'agro-alimentaire et du conteneur. Veolia Cargo

devient ainsi la première entreprise ferroviaire privée indépendante en Europe, selon le critère des tonnes/kilomètre transportées.

En quoi l'arrivée des nouveaux entrants en France va-t-elle diversifier et améliorer l'offre en termes de transport ferroviaire ?

A.H. : Il faut tout d'abord noter que la progression de parts de marché est significative. En 2006, les nouveaux entrants représentaient 1 %, en 2007, 2 à 3 % ; la SNCF estime que nous passerons à une part de 8 % d'ici cinq ans, évaluation que je partage. Le secteur français est très attractif. Après avoir concurrencé fortement la SNCF en rivalisant sur son propre terrain, les nouveaux entrants prennent maintenant des trafics à la route. Avec une présence plus dense sur le territoire national, Veolia Cargo est maintenant en capacité de traiter des volumes plus réduits en consolidant ses trafics et de proposer des prestations sur mesure. Le taux de service constaté est supérieur à 95 %.

Quelles mesures sont à envisager pour favoriser le report modal de la route vers le rail et rendre plus efficace l'intermodalité ?

A.H. : Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, le Président de la République a fixé un objectif de transfert sur les modes alternatifs de 25 % de la croissance attendue dans les cinq prochaines années. Ce qui, compte tenu des parts de marché actuelles, représente une augmentation de parts de marché des modes non routiers d'environ 15 à 16, voire 17 %.

Cet objectif ambitieux suppose d'une part des décisions rapides des pouvoirs publics en matière d'organisation de l'infrastructure (RFF doit contrôler ses moyens de production), de régulation du secteur ferroviaire (instauration d'une autorité de régulation puissante) et de concurrence avec la route (qui prene en compte le coût de l'impact sur l'environnement par une taxe kilométrique).

Cela implique d'autre part des modifications de comportement et un engagement volontariste des donneurs d'ordre, qui ne peuvent plus se désintéresser de l'option ferroviaire dans un contexte d'hypersensibilité de l'opinion sur la question environnementale ; le rôle des grands industriels et celui des commissionnaires sera à cet égard déterminant.

