

BRÈVES

L'ITALIE RELANCE LE FINANCEMENT DE SES INFRASTRUCTURES

La Banque Européenne pour les Investissements (BEI) et le ministre des Infrastructures italien ont signé, à Luxembourg le 8 octobre dernier, un accord cadre pour le financement des ouvrages inscrits dans le plan décennal des infrastructures stratégiques du gouvernement italien. Celui-ci atteint un montant de 15 Mrds € pour la période 2008-2012. Parmi ces infrastructures figure le Lyon-Turin. Cet accord permettra à l'Italie de reprendre de manière décisive la construction d'infrastructures et d'accroître ainsi sa compétitivité avec ses partenaires européens et mondiaux.

CHOIX DU TRONÇON NORD CONFIRMÉ POUR LE CFAL

Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des Transports, a confirmé le choix du tronçon nord pour le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise entre Ambérieu en Bugey et l'aéroport Lyon-Saint Exupéry. Il s'agit du fuseau "A" dont le tracé jumelle en large partie la future infrastructure aux autoroutes A42 et A432 et évite ainsi une nouvelle coupure du territoire. D. Bussereau a précisé que ce projet devait être exemplaire, notamment sur les protections phoniques. En parallèle, la consultation se poursuit pour le tronçon sud du contournement de Lyon.

L'UE PROLONGE LES AIDES POUR L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ALPINE

La Commission européenne a donné son accord à la prolongation des aides française et italienne au projet expérimental d'autoroute ferroviaire entre Aiton et Orbassano sur l'axe Lyon-Turin, dont le service est exploité par la société AFA pendant la période 2007-2009. Ce régime est une prolongation de l'aide autorisée par la Commission du 12 décembre 2003. Cette dernière estime que les aides sont compatibles avec les règles de la concurrence dans la mesure où elles sont limitées à la phase d'expérimentation.

LA SNCF S'ALLIE À L'ITALIEN NTV

Premier résultat spectaculaire de l'ouverture à la concurrence en 2010 du transport ferroviaire international de voyageurs au sein de l'Union européenne : l'opérateur ferroviaire historique français s'appête à prendre 20 % du capital de la compagnie ferroviaire italienne privée NTV. Cette société a déjà commandé les nouvelles rames AVG pour la liaison Turin-Milan-Rome-Naples.

ACTUALITÉS

TABLE RONDE AUTOUR DE L.J. BRINKHORST, COORDONNATEUR EUROPÉEN OBJECTIF : 700 000 CAMIONS DE MOINS À TRAVERS LES ALPES



Réunis autour de Franck Riboud, président de la Transalpine, en présence du coordonnateur européen, Laurens Jan Brinkhorst, une soixantaine d'industriels, d'opérateurs de transports et de logistique de France, d'Italie, d'Espagne et de Slovénie ont débattu à la CCI de Lyon de l'urgence à développer le fret ferroviaire entre la France et l'Italie à partir de 2010.

Alors que le corridor ferroviaire Barcelone-Lyon-Turin-Budapest ne se concrétisera pas avant une quinzaine d'années, ces responsables ont demandé aux gouvernements français et italien de prendre des décisions pour augmenter d'ores et déjà le tonnage fret ferroviaire à travers les Alpes franco-italiennes. Tous ont souhaité que soient mises en œuvre les ambitions du report modal exprimées lors du Grenelle de l'Environnement. Une motion, destinée à être transmise aux deux gouvernements, a été adoptée fixant un objectif d'augmentation de 7 à 17 millions de tonnes par an de fret ferroviaire, soit l'équivalent d'une réduction de 700 000 camions dans les Alpes. Ce qui représenterait une économie notable de la

facture des coûts externes (coûts générés par la pollution de l'air, de l'eau et des sols, les accidents, la contribution au réchauffement climatique ou encore le bruit). Lors d'une rencontre début novembre avec Jean-Louis Borloo, ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, Franck Riboud a rappelé les enjeux du Lyon-Turin, un projet qui met en application les orientations du Grenelle de l'environnement, et lui a remis à cette occasion la motion adoptée le 11 septembre.

Audition à la CIG
Suite à cette initiative, la Transalpine a été auditionnée par la CIG lors de sa réunion du 28 octobre dernier à Chambéry, sur le thème du report modal. Jean-Pierre Lacroix, vice-président délégué, a préconisé des mesures à mettre en œuvre afin d'améliorer le fret à travers les Alpes : définition de standards techniques, tels que la longueur des trains, les signalisations interopérables...

VUE DE SUISSE VIF SUCCÈS POUR LE TUNNEL DU LÛTSCHBERG

L'exploitation de l'axe de la NLFA du Lötschberg bat son plein et dépasse toutes les attentes depuis son ouverture en décembre 2007. Le volume du trafic ferroviaire s'est développé de manière importante aussi bien dans le transport de voyageurs que de marchandises. En effet, 46 trains de voyageurs et 60 trains de marchandises empruntent chaque jour ce tunnel d'une longueur de 34,6 kilomètres.

Globalement, les quantités transportées en fret ferroviaire à travers les Alpes ont augmenté de 3,2 % au cours du 1er semestre 2008. Cependant, les résultats escomptés restent à confirmer. Le trafic routier a été encore en hausse de 3,8 % au cours de ce même semestre malgré l'augmentation de la RPLP (Redevance sur le trafic des Poids Lourds liée aux Prestations).

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 TRAVAUX DE DESCENDERIES TRANSALPINE LYON-TURIN : UN CHANTIER EN MARCHÉ

PAGE 4 TABLE RONDE AUTOUR DE L.J. BRINKHORST OBJECTIF : 700 000 CAMIONS DE MOINS À TRAVERS LES ALPES

INTERVIEW

“LES BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES SE FERONT SENTIR PENDANT PLUSIEURS GÉNÉRATIONS.”



FRANCK RIBOUD
Président du Comité pour la Transalpine
Président Directeur Général du groupe Danone

Le Lyon-Turin est dans la liste des infrastructures prioritaires dont le gouvernement français veut accélérer la réalisation. Est-on prêt à démarrer rapidement ?

FR. : Oui, car je rappelle que la Déclaration d'utilité publique (DUP) du tunnel de base est effective depuis un an, que LTF (Lyon Turin Ferroviaire) a mené à bien depuis 2002 toutes les études nécessaires, et que les chantiers de reconnaissance côté français sont quasiment achevés. Nous pourrions commencer rapidement de ce côté des Alpes, mais je souligne qu'il s'agit d'un projet binational, à construire avec nos amis italiens. Notre Comité demande donc à ce que la liaison Lyon-Turin soit impérativement inscrite à

l'ordre du jour du prochain sommet franco-italien en 2009 : ainsi pourra être définie la date de démarrage effectif du chantier principal.

Les retombées économiques seront-elles à la hauteur des investissements financiers à consentir ?

FR. : Ce chantier bénéficiera du plus haut taux de subvention jamais consentie par l'UE pour un projet d'infrastructures, soit 27 % : en temps de crise, il est impensable d'attendre plus longtemps alors que les financements sont en place et que la part française du tunnel de base représente un coût équivalent à environ 100 km de LGV. En contrepartie de ces investissements, certes importants, ce chantier sera un facteur de croissance car sont en jeu des milliers d'emplois directs et indirects, non délocalisables, dans des métiers que notre pays maîtrise parfaitement, les travaux publics et le ferroviaire. Le percement des descenderies, pour lequel on a dépensé un montant équivalent à celui du viaduc de Millau, a permis de tester la réalité de ces impacts économiques. Et je ne parle ici que de la période du chantier lui-même les bénéfices

économiques après la mise en service se feront sentir pendant plusieurs générations sur tout le corridor ferroviaire dont l'Europe a reconnu la pertinence dès 1994.

En France, la loi du "Grenelle de l'environnement" a reflété un fort consensus en faveur du transport ferroviaire. En quoi la construction de ce tunnel sera-t-elle bénéficiaire au massif alpin ?

FR. : De notre point de vue, le Lyon-Turin est une mise en œuvre concrète de l'esprit de rupture porté par le Grenelle dans le domaine du transport de fret et des voyageurs. En termes de diminution de la consommation énergétique et des coûts externes, le train n'a pas son pareil pour les trajets de moyennes distances en Europe. Il est temps de mettre un terme à la croissance continue du trafic routier dans le massif des Alpes. Du Mont-Blanc à Vintimille, trois millions de poids lourds, dont le parcours moyen dépasse 1 200 kilomètres, auront franchi la frontière cette année. Il s'agit d'une atteinte à l'environnement naturel des Alpes devenue aujourd'hui insupportable.

