

BRÈVES

ITALIE : SIGNATURE D'UNE DÉCLARATION COMMUNE EN FAVEUR DU LYON-TURIN

Luigi Rossi Di Montelera, Président du Comitato Transpadana, et Mariella Enoc, Présidente de la Confindustria Piémont, ont réuni les représentants des partis politiques italiens pour signer une déclaration commune en faveur du projet de liaison à grande vitesse en vallée de Susse. Les signataires de cette déclaration se sont engagés à soutenir l'action des institutions locales, régionales et gouvernementales pour le lancement des sondages à la fin 2009 et printemps 2010, en vue d'un démarrage des travaux d'ici à 2013, conformément aux engagements avec l'Union européenne.

LES LGV "RENTABLES" POUR LE CLIMAT

Suite au report modal, l'empreinte carbone d'une LGV devient nulle à partir de sa 12<sup>e</sup> année d'exploitation et "rentable" au-delà, selon une étude réalisée par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), la SNCF et RFF. Il en résulte également que 500 kg de carbone représentent la consommation d'une personne pour faire un aller-retour Paris New-York en avion, ou 15 000 km en voiture citadine mais "18 fois le tour de la terre en TGV"!

ACTUALITÉS

FRANCK RIBOUD ACCUEILLE SES HOMOLOGUES DE LA TRANSPADANA



À l'occasion du Conseil d'administration du Comité pour la Transalpine à Chambéry, le Président Franck Riboud a accueilli les deux nouveaux co-présidents du Comitato Transpadana, Luigi Rossi di Montelera et Antonio Paoletti. Cette rencontre a permis de fixer un programme d'actions communes dans la perspective de signer un nouvel accord intergouvernemental, lors du prochain sommet franco-italien début 2010. Complémentaire au traité bilatéral de Turin du 29 janvier 2001, cette

signature est une priorité car elle est indispensable au respect du planning serré du démarrage des travaux du tunnel de base d'ici à 2013. Une visite de la descenderie de Saint-Martin la Porte – ouvrage de 2 km achevé fin 2009 – a été organisée en collaboration avec Lyon-Turin-Ferroviale. Elle a permis d'observer concrètement la prouesse technique du chantier. Ces travaux de reconnaissance permettent de préciser les techniques qui seront utilisées pour le creusement du tunnel international.

LANCEMENT DU CLUSTER LOGISTIQUE EN RHÔNE-ALPES

Le "cluster logistique", présidé par Noël Comte (Sotradel Logistique), a pour principal but de créer des synergies entre les acteurs de la chaîne logistique. Premier cluster né à l'initiative d'une profes-

sion, il prend le relais des démarches engagées par l'Alliance logistique, dont Jacques Lambert fut le Président. Le Comité pour la Transalpine s'associera au groupe de travail sur l'intermodalité.

LE COMITÉ POUR LA TRANSALPINE PARTICIPE AUX TEN-T DAYS

À la demande du coordonnateur européen, Laurens J. Brinkhorst, le Comité pour la Transalpine est intervenu, les 21 et 22 octobre derniers, lors des journées Ten-T Days à Naples. Organisées par la Commission européenne, le Ministère italien des Infrastructures et des Transports et la Présidence de l'Union européenne, ces journées portaient sur l'avenir des RTE-T. Un des objectifs de cette manifestation était de travailler sur la mise en œuvre des projets priori-

taires et la poursuite de la révision de la politique RTE-T, à l'horizon 2010. Associé au Comitato Transpadana, le Comité pour la Transalpine a apporté sa contribution lors de l'atelier "Franchissement des barrières naturelles". Un point important a été rappelé : le soutien des transporteurs et logisticiens pour une plus large utilisation du fret ferroviaire à l'intérieur du corridor V sur de longues distances.

JEAN SIVARDIÈRE, FNAUT, INVITÉ DES RENCONTRES DU COMITÉ POUR LA TRANSALPINE

La dernière session des "Rencontres de la Transalpine" du 17 novembre a réuni des chefs d'entreprises mobilisés en faveur de la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Invité d'honneur, Jean Sivardière, Président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, a fait un tour d'horizon complet des modes de transport compatibles ou non avec le Grenelle de l'environnement. Favorable à la première tranche des nouvelles LGV inscrites dans le Grenelle 1, il a toutefois recommandé le développement du réseau ferroviaire classique : régénérer certaines lignes, augmenter leurs capacités pour éviter les embouteillages et améliorer les performances du réseau ferroviaire entre les grandes villes (pas uniquement au départ de Paris).

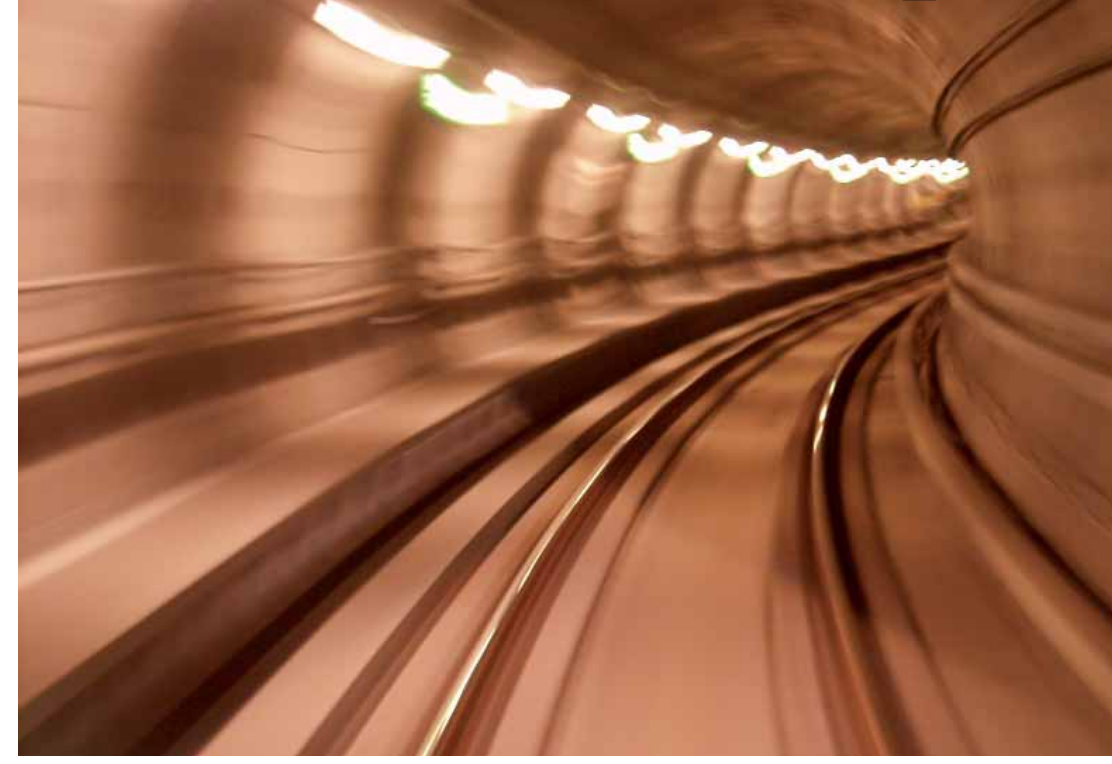
Par ailleurs, le Président de la FNAUT a renouvelé son soutien à la liaison Lyon-Turin, un projet justifié mais nécessitant une politique d'incitation au report modal, incluant l'internalisation des coûts externes engendrés par les transports routiers pour les longues distances. Il a également souligné l'urgence d'effectuer des choix politiques pour limiter le réchauffement climatique et de réviser la politique des transports en France. Les décideurs économiques ont, quant à eux, soutenu la complémentarité des modes de transports entre eux, tout en réclamant une meilleure fiabilité dans le transport ferroviaire.



directrice de publication : Marie-Hélène Morin | conception : Kaëlia | photos : DR / © J.L. Rigaux / © UVEK/Beatrice Devenès | impression : DMM

latransalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



DOSSIER POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS : DE LA LOGIQUE DE PROJETS À L'ÈRE DU RÉSEAU

PAGE 4 FRANCK RIBOUD ACCUEILLE SES HOMOLOGUES DE LA TRANSPADANA

INTERVIEW

"C'EST ENSEMBLE QUE NOUS PARVIENDRONS À TRANSFÉRER LE TRAFIC DES MARCHANDISES SUR LE RAIL."



MORITZ LEUENBERGER Ministre fédéral de l'environnement et des transports, de l'énergie et de la communication

La Suisse est considérée comme précurseur dans sa politique des transports en faveur du rail. La population en perçoit-elle aujourd'hui concrètement les retombées et de quelle manière ?

M.L. : La politique de transfert du trafic de la route vers le rail a été votée par le peuple suisse. Aujourd'hui, la population constate les bénéfices directs de sa décision. Plus de 60 % du trafic des marchandises à travers les Alpes suisses s'opère par le rail. Le nombre de trajets en camion, dans les cols alpins, a reculé de 10 % en dix ans pour avoisiner 1,3 million de trajets. Sans une politique active d'incitation en faveur du rail, on compterait 500 000 poids lourds de plus

par an. Cette volonté politique s'accompagne d'efforts conséquents en faveur de la modernisation du réseau ferroviaire. En cinq ans, le nombre de passagers des Chemins de Fer Suisse a progressé d'environ un tiers.

Pensez-vous qu'il soit possible de contrôler les budgets importants requis pour réaliser des infrastructures aussi complexes que les nouvelles traversées ferroviaires alpines ?

M.L. : La Suisse dispose d'une grande expertise en matière de contrôle des coûts des grands projets ferroviaires. Nous avons ainsi investi près de 4 milliards d'euros dans le projet Rail 2000, ce qui a permis d'améliorer considérablement notre réseau. Les deux tunnels de base sous les Alpes, Lötschberg et Gothard, représentent plus de vingt ans de travaux et un investissement de quelque 12 milliards d'euros. Dans un tel contexte, la transparence de la part de chaque intervenant reste primordiale. Dans le cas des tunnels, nous publions tous les six mois un rapport de situation détaillant l'évolution des coûts,

l'avancée des travaux, la tenue des délais et les défis qui se présentent. En outre, le Parlement a mis en place un organe de contrôle spécialement affecté à la surveillance de ces chantiers.

L'Union européenne prépare la révision de sa politique de transports pour la prochaine décennie. Quels en sont les impacts prévisibles dans vos relations avec vos voisins de l'Arc alpin ?

M.L. : L'Union européenne a toujours reconnu les spécificités de la politique suisse, y compris le principe de la taxe poids lourds que nous prélevons sur les camions. Au-delà de ce respect, la situation géographique de la Suisse nous contraint à mener une politique de transports durables qui ne peut être mise en œuvre seule. Aussi, nous attachons une grande importance à nos relations avec les autres pays, notamment la France. C'est ensemble que nous parviendrons à transférer le trafic des marchandises sur le rail. D'ailleurs, mon objectif d'ici à 2011 est de poser les bases d'un futur système de gestion du trafic à travers les Alpes.

