

# NEWSLETTER TRANSALPINE

**Février 2011**

La fin de l'année 2010 s'est caractérisée par une vacance temporaire du pouvoir politique – remaniement ministériel en France, vote de confiance en Italie – malheureusement peu propice aux prises de décisions importantes et nécessaires pour engager les prochaines étapes d'amélioration du transport transalpin.

En revanche, l'Europe a rappelé à chacun ses engagements antérieurs et remis le calendrier de réalisation des grandes infrastructures de transport au cœur du débat.

Le Président de la Transalpine **Franck Riboud a rencontré en début d'année le nouveau Secrétaire d'Etat aux transports, Thierry Mariani** pour lui exposer nos positions sur la réalisation du Lyon-Turin, maillon central du corridor Lisbonne-Kiev. Il a réaffirmé que la réalisation du **tunnel de base**, qui fait l'objet d'un traité international entre la France et l'Italie, **est l'élément clé qui entraînera la réalisation de l'ensemble du corridor ferroviaire.**



## AVENANT AU TRAITE DE TURIN : UN PHASAGE DE LA PARTIE INTERNATIONALE ?

Lors de la CIG du 22 décembre, a été mise sur la table de la négociation, une demande de réalisation phasée de la section internationale, dont nous avons rappelé les caractéristiques et le montant dans la newsletter de septembre 2010.

Cette demande ne remet pas en cause le nouveau tracé des accès côté italien, mais pourrait nécessiter un raccordement à la ligne historique en vallée de Suse à la sortie du tunnel de base. Cette fonctionnalité supplémentaire nécessite quelques compléments d'étude. Ceux-ci ne doivent pas être un **prétexte à retarder la conclusion d'une négociation entamée depuis des années.**

Le **Comité pour la Transalpine** a demandé formellement à ce que leur **résultat soit présenté dans les trois mois** à la CIG et s'inquiète de tout nouveau dérapage des délais.

Une nouvelle répartition financière est en discussion entre les deux Etats, elle remplacera le mémorandum conclu en mai 2004.

Il est rappelé que cet accord prévoyait entre autres :

- une répartition paritaire (50/50) des coûts de réalisation sur la totalité de la traversée des Alpes entre Saint André Le Gaz et l'entrée de Turin,
- une demande de subvention de l'Union européenne à hauteur de 20% pour l'ensemble du projet.

Depuis cette date, **l'Union européenne a confirmé sa participation à hauteur de 27% pour la section internationale.**

Le **Comité pour la Transalpine** demande que :

- le principe général de financement paritaire par les deux Etats de la nouvelle liaison Transalpine soit respecté,
- les variations de coûts intervenues, suite aux modifications sur les parties nationales, soient imputées à chacun des Etats,
- la demande de financement par l'Union européenne des accès nationaux soit maintenue ; en effet, **la liaison Transalpine est une priorité des RTE-T depuis 1994.**

Et appelle à **la conclusion sans retard de la négociation.**



**La mise en place du nouveau promoteur** (successeur de LTF) est une étape nécessaire qui **ne peut plus être retardée**, car c'est elle qui légitimera sa représentativité auprès des acteurs locaux et des populations concernées.

Elle ne préjuge pas des décisions complémentaires que les deux actionnaires du promoteur – les Etats français et italien- seront amenés à prendre ultérieurement pendant la phase de construction et d'exploitation de l'ouvrage.



### ULTIMATUM DE L'UNION EUROPEENNE

Le 27 octobre 2010, la Commission européenne a examiné l'avancement de tous les projets prioritaires financés au titre du programme 2007-2013.

Lors de la même CIG du 22 décembre 2010, le coordonnateur européen Laurens Jan Brinkhorst a pris acte de l'impossibilité de conclure les négociations pour la fin de l'année. Il a été convenu que les deux ministres devraient rapidement présenter à Bruxelles le calendrier révisé de négociation. Il reste à **confirmer que la signature de l'avenant au traité de Turin interviendra au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2011.**

**La rencontre préparatoire** entre **Thierry Mariani**, secrétaire d'Etat chargé des Transports et **Altero Matteoli**, Ministre italien des Infrastructures et des Transports, prévue initialement le 14 janvier a été reportée au **2 février.**

Le **Comité pour la Transalpine** souligne que du côté français toutes les descenderies sont achevées, et que le chantier du Lyon-Turin, en pleine activité de 2003 à mi 2010, est en attente de la reprise de travaux de deuxième phase. Le montant total des engagements financiers pour les travaux et études menés par Lyon Turin Ferroviaire s'élève à 824 M€ à fin 2010.

La prochaine étape sera le démarrage de la galerie de la Maddalena en Italie. Ce chantier a obtenu au cours du dernier trimestre 2010 les autorisations administratives et les autorisations complémentaires de financement de la part du CIPE.

Par ailleurs, la Commission européenne souhaite favoriser la **coordination entre les différents acteurs du corridor** pendant la phase de construction. Les deux Comités, Transalpine et Transpadana, ont confirmé leur plein soutien à toute initiative dans ce sens, **lors d'une rencontre en janvier avec le cabinet du Vice-président en charge des Transports, Siim Kallas.**



## TUNNEL HISTORIQUE DU MONT-CENIS : DECEPTION DES TRANSPORTEURS

Contrairement à ce qui a été promis, après l'achèvement des travaux, **le tunnel du Mont-Cenis n'a pas été rouvert à la circulation sur deux voies en décembre 2010.**

Ce tunnel monotube, vieux de 150 ans, est le seul lien ferroviaire marchandises entre la France et l'Italie. C'est pourquoi il avait été décidé de le porter au gabarit GB1 pour favoriser la croissance du fret pendant la construction du tunnel de base, et ce malgré les fortes pentes d'accès qui interdisent les trains longs et lourds, gage de compétitivité face à la route.

Régi par une convention de 1951, l'exploitation en est confiée à l'Italie, alors que les travaux sur l'infrastructure sont en revanche répartis entre RFI et RFF !!

Alerté par les transporteurs, que Franck Riboud avait réunis en septembre 2008 à Lyon, le **Comité pour la Transalpine** a interrogé RFF et l'Etat français **pour obtenir l'assurance d'une réouverture rapide.**

Il constate le peu de coordination entre les deux gestionnaires d'infrastructures, à l'instar de ce qui se passait sous le tunnel routier du Mont-Blanc avant l'incendie de 1999.



Ainsi, l'AFA qui a battu son record de trafic avec plus de 25.000 poids lourds transportés en 2010 a dû annuler des milliers de pré-réservations commercialisées en prévision de la réouverture !!!

Pour cette raison, le **Comité pour la Transalpine** a proposé que les Etats incluent la gestion du tunnel historique dans les négociations bilatérales en cours et en confient rapidement la gestion au nouveau promoteur. On peut ainsi espérer que celui-ci soit plus motivé à faire croître le fret ferroviaire entre la France et l'Italie, objectif resté lettre morte jusqu'ici.



## L'ESPAGNE REJOINT CONCRETEMENT L'EUROPE FERROVIAIRE

Doucement mais sûrement, l'Espagne vient de rejoindre le réseau européen du XXIème siècle. Dans quelques années, on s'apercevra que les « petits pas » de la fin 2010 ont marqué une étape fondamentale pour le développement du rail. A savoir :

- **le réseau de LGV espagnol** en service atteint 2000 km, il est devenu **le plus long en Europe** devant la France pionnière de la grande vitesse. Les voies sont à écartement UIC et non plus ibérique.
- les **premiers TGV ont franchi le tunnel de Perpignan-Figueras** et roulé en territoire catalan. Les travaux sont en cours et présagent d'ici peu, des services directs jusqu'à Barcelone.
- les premiers trains de fret ont franchi le même tunnel et vont jusqu'au port de Barcelone toujours sur voie UIC. La longueur autorisée est de 750 m au lieu du 450 m qui prévalait au-delà des Pyrénées.

Le tunnel du Perthus, ouvrage mixte fret et voyageurs qui a été achevé en 2009, permet **pour la première fois de franchir les Pyrénées à grande vitesse.**

Le corridor s'est réalisé sous la pression des chargeurs, et ceci confirme que la demande existe pour un service ferroviaire standardisé et de qualité.

Les nouveaux services directs de fret Barcelone-Lyon n'attendent que la réouverture du Mont-Cenis pour être prolongé sur l'Italie.



### AVANT-PROJET DU SNIT

Le lancement de la consultation de l'avant projet consolidé du Schéma National des Infrastructures de Transport vient d'être ouvert et ce jusqu'au 27 février 2011.

S'agissant d'un document de planification français, il ne s'applique pas aux liaisons internationales, telle celle du Lyon-Turin, qui font l'objet de traités bilatéraux spécifiques approuvés par le Parlement. Cependant, ce nouveau document intègre les parties nationales des projets internationaux, aussi pour cette raison la liaison Transalpine, figure dans le SNIT à plusieurs reprises tant au titre des voyageurs que des itinéraires fret.

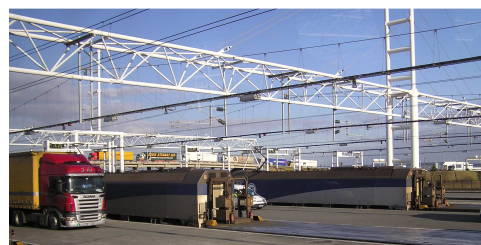
Le Comité pour la Transalpine s'étonne que **la structuration d'un réseau national de plateformes intermodales stratégiques** soit complètement occultée. De très courts passages y font allusion dans la fiche « efficacité des chaînes intermodales » ainsi que dans celle consacrée aux grands ports maritimes. Le **Comité pour la Transalpine** considère que l'Etat et RFF ne peuvent être absents de la réflexion qui va déterminer l'efficacité à long terme de l'intermodalité.

Le **Comité pour la Transalpine** restera attentif à l'approbation de ce document, mais avant tout demande une clarification sur les sources de financement de ce vaste schéma d'infrastructures. Même une fois adopté par le Parlement, le SNIT ne garantira ni la programmation, ni l'inscription des financements nécessaires, lesquels feront au coup par coup, l'objet d'accords financiers de plus en plus difficiles à finaliser (le dernier exemple en date, le contournement de Nîmes-Montpellier).

---

### EUROTUNNEL : UNE LIAISON VERS L'ITALIE

Eurotunnel a annoncé que l'opérateur de fret britannique GBRF, dont il a pris le contrôle, établit une liaison entre la Grande-Bretagne et l'Italie (Novare), via la France en vue d'assurer le transport multimodal de marchandises à travers le tunnel sous la Manche. Le groupe Eurotunnel affiche sa volonté d'augmenter la croissance du fret dans ses activités.



## ALLIANCE DE VEOLIA ET TRENITALIA

La compagnie ferroviaire italienne Trenitalia et le groupe français Veolia Transport ont présenté en janvier leur société commune visant à faire circuler des trains voyageurs de nuit classiques à partir de l'automne 2011 entre Paris-Florence-Rome, Paris-Milan-Venise, et à partir de 2012 des trains de jour entre Lyon, Chambéry et Turin.

Mais ces trains seront des trains Corail à petite vitesse et non des TGV.

Ce sera la première grande ligne en France non opérée par la SNCF.

---

## AFITF : DESIGNATION D'UN COLLECTEUR POUR PRELEVER L'ÉCO TAXE POIDS LOURDS

Le consortium piloté par l'italien Autostrade, comprenant la SNCF, Thales, SFR et Steria a remporté l'appel d'offres lancé en mai 2009 par le Ministère du développement durable pour mettre en place la collecte de la future éco taxe poids lourds dès le deuxième semestre 2012.

Cette mesure emblématique du Grenelle de l'environnement a pour but de taxer les poids lourds de plus de 3,5 tonnes sur le réseau routier non privatisé **pour inciter les chargeurs à un report modal.**

Ce prélèvement devrait rapporter plus d'un milliard d'euros par an à l'Etat et contribuer ainsi au financement des infrastructures de transports durables.

Il reste à noter que les besoins de financement de l'AFITF adoptés en fin d'année tiennent compte de ces nouvelles recettes à partir de 2013.

**Pour tous renseignements complémentaires :**

Comité pour la Transalpine : [www.transalpine.com](http://www.transalpine.com)  
[info@transalpine.com](mailto:info@transalpine.com)  
Tél. +33 (0)4 72 59 51 57