

NEWSLETTER TRANSALPINE

Septembre 2010



AVENANT AU TRAITE DE TURIN : LES ENJEUX DE LA NEGOCIATION FINANCIERE

Rappelons que lors des journées Ten-T Days à Saragosse en juin dernier, La France, l'Italie, la Slovénie et la Hongrie ont signé un protocole d'accord pour montrer leur engagement à réaliser l'axe ferroviaire Lyon-Turin-Ljubljana-Budapest conformément aux échéances européennes.

Cette signature conforte les **déclarations du Président de la République, Nicolas Sarkozy, à savoir la signature, d'ici fin 2010, d'un nouvel accord international entre la France et l'Italie** sur la base du Traité de Turin de 2001. Dans cet accord, notamment, le promoteur pour les travaux civils sera établi et la répartition des coûts entre les deux pays sera définie. Le montant de l'ouvrage est connu depuis juillet dernier.

En effet, la révision du tracé des accès italiens a été l'occasion pour LTF de publier une nouvelle estimation du coût prévisionnel de la partie internationale. En base économique 2010, le tunnel de base allongé à 57 km et le tunnel complémentaire de l'Orsiera sont évalués à 10,3 milliards d'euros. La longueur totale de la section internationale est de 80,4 km.



Les enseignements tirés des descenderies françaises permettent d'affirmer que ce budget estimatif est d'autant plus crédible que parallèlement en Suisse, le tunnel du Gothard, de même nature et de même longueur, affiche un coût de réalisation similaire. Les spécialistes pourront vérifier que le **coût prévisionnel moyen du Lyon-Turin pour sa partie enterrée se situe dans la moyenne européenne du prix au kilomètre des projets souterrains.**

Une nouvelle fois, les chiffres les plus fantaisistes ont circulé à propos du coût global du Lyon-Turin. Ce débat peut continuer à l'infini, suivant que l'on décide ou non d'inclure, par exemple, tout ou partie des contournements ferroviaires de Lyon et de Turin. En poussant le raisonnement à l'extrême, on pourrait même, prendre en compte la totalité des investissements pour équiper le corridor D en ERTMS de Valence en Espagne à Budapest – projet cofinancé par la Commission européenne !!!

L'autre comparaison qui vient en tête concerne Eurotunnel, dont on rappelle qu'il a coûté à l'époque un montant de 11,9 milliards d'euros hors matériel roulant (ouverture en 1994 !). En oubliant de comptabiliser les accès voyageurs financés par la France (LGV Nord pour environ 3 milliards d'euros) et surtout le raccordement britannique (HS1) beaucoup plus coûteux parce que réalisé en plein cœur de l'agglomération londonienne et seulement achevé en 2007 pour environ 8,5 milliards d'euros. Le succès commercial d'Eurostar (250 millions de passagers et 15 millions de poids lourds transportés en 15 ans) est le résultat de ces investissements massifs dans le ferroviaire.

Le nouveau chiffrage du tunnel international franco-italien est donc une base réaliste pour la négociation bilatérale en cours.

L'enjeu de celle-ci est la répartition équitable du coût de la section internationale Saint-Jean-de-Maurienne – Piana delle Chiuse, soit environ 7,5 milliards d'euros, une fois déduite la contribution européenne définie à ce jour.

Une fois achevée la jonction par le tunnel de base, - dont le Comité pour la Transalpine soutient depuis l'origine, qu'il constitue la clé de voûte du projet, les accès nationaux se construiront progressivement, au rythme des disponibilités financières.

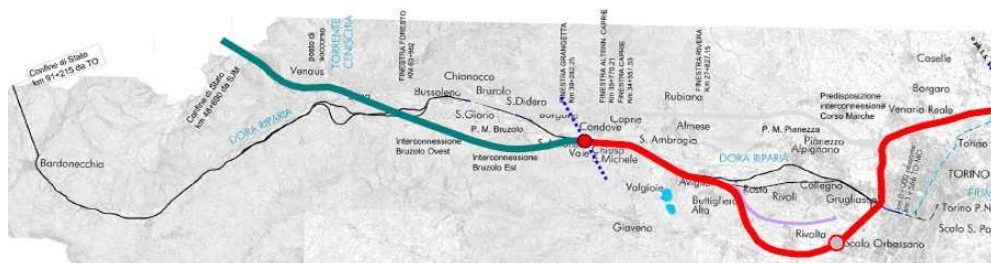


UN NOUVEAU TRACE ITALIEN DEVOILE

Dans les délais prévus, le nouveau Projet Préliminaire a été dévoilé après un long travail de préparation et de concertation entre RFI, LTF et l'Observatoire de Mario Virano.

Présenté à la CIG du 9 juillet dernier, le projet prévisionnel a été envoyé aux différentes collectivités concernées pour avis et remarques. Les principales modifications sont les suivantes :

- débouché du tunnel international plus en amont dans la vallée,
- croisement avec la ligne historique à Suse où sera construite une gare internationale,
- tunnel de l'Orsiera sur la rive droite de la vallée de Suse (longueur 19 km) en substitution de celui de Bussoleno
- fin de la section internationale à Piana delle Chiuse.



La partie italienne, projetée par RFI, comprend un deuxième tunnel de 19 km et débouche sur le site logistique d'Orbasiano.

Cette nouvelle proposition est un changement radical par rapport à l'ancien projet qui ne prévoyait pas de passer par le SITO (site intermodal de Turin) mais au contraire de rejoindre directement le nord de l'agglomération turinoise. Cette option fortement soutenue par l'ensemble des décideurs politiques et économiques piémontais a su convaincre car **le SITO est un site incontournable dans la fonction logistique avec des milliers d'emplois à la clef**, de plus il possède les réserves foncières pour continuer de se développer.

A l'heure où la réflexion de long terme n'a pas clairement abouti en Rhône-Alpes, à l'autre extrémité du Lyon-Turin, ce succès d'implantation intermodale et logistique à proximité du centre urbain et industriel pourra servir de référence.

Ceci étant dit, le corridor ferroviaire ne s'arrête pas à Turin, mais se poursuit bien au-delà en direction des nouveaux pays de l'Union européenne. Dans le nord de l'Italie, la plus grande plateforme intermodale est celle du Quadrante Europa à Vérone.

Le succès de cette plateforme repose essentiellement sur son positionnement géographique à l'intersection de deux grands corridors européens de transports (routiers et ferroviaires) : celui du Lisbonne - Kiev que nous connaissons bien, mais aussi le Berlin - Palerme en nord-sud.

Aujourd'hui le Quadrante proclame être le premier site terrestre d'intermodalité, en activités sur une zone de 250 ha, extensible à 400. 13.000 personnes y sont employées et autre sujet de satisfaction : 98% des trains en partent à l'heure !



UN FONDS DE SOLIDARITE MIS EN PLACE POUR ACCOMPAGNER LA REALISATION DU LYON-TURIN

Lors d'une séance au Sénat, Jean Pierre Vial, Sénateur de la Savoie, a rappelé la création d'un fonds de solidarité territoriale pour financer l'accompagnement des chantiers des nouvelles LGV, tout en demandant si ce fonds pourrait couvrir les travaux préparatoires du Lyon-Turin ?

Dans sa réponse, Valérie Létard, Secrétaire d'Etat en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, a confirmé que "**les collectivités concernées par la ligne Lyon-Turin** bénéficieront de ce dispositif.

L'enveloppe prévue permettra d'améliorer l'insertion environnementale et le développement économique des territoires traversés. Le financement de ce dispositif sera intégré dans le financement global du projet ».

SOUTIEN DU MEDEF AU LYON-TURIN

A l'initiative du Medef **Rhône-Alpes**, les Medef régionaux **PACA**, **Languedoc Roussillon** et **Bourgogne**, ont signé une déclaration commune pour apporter leur plein soutien à la future liaison Transalpine Lyon-Turin, et demander le démarrage effectif de sa mise en oeuvre.

Pour ce faire, les entreprises représentées par les Medef, et futurs utilisateurs du Lyon -Turin, demandent aux Etats de signer d'ici la fin de l'année 2010 l'accord international qui engagera la réalisation de la deuxième phase de ce projet européen.

Les acteurs économiques montrent ainsi la dimension partenariale et industrielle du projet, ainsi que leur mobilisation pour sa concrétisation rapide.



CORRIDORS FRET EUROPEENS LE TRAFIC ROUTIER REPART A LA HAUSSE

Les dernières statistiques concernant le trafic transalpin viennent confirmer que la reprise est là, fragile dans certains secteurs, mais bien perceptible.

En 2009, le trafic ferroviaire a doublement souffert en France, et a chuté de façon plus significative que la route. La chute brutale fin 2008 du niveau d'activité de certains secteurs faisant appel au rail de façon traditionnelle (automobile, sidérurgie...) s'est conjuguée avec la nouvelle restructuration engagée au sein de SNCF-Geodis.

Les opposants aux grands projets transalpins ont pu en déduire hâtivement qu'il était urgent de ne rien faire !!

Mais la réalité est la suivante en 2010 :



En Suisse :



Le tunnel du **Lötschberg est utilisé à plein régime**, et la proportion des trains voyageurs représente 50% du trafic (au lieu de 30% prévu à l'origine), au détriment des trains de fret. En conséquence, le trafic de transit routier continue à progresser au 1^{er} semestre 2010, il est toujours d'un niveau deux fois supérieur à l'objectif fixé par référendum populaire ! Il est revenu au niveau d'avant la crise. Le tonnage total de marchandises rail + route a augmenté de 13,2% en un an.

C'est à l'automne 2011 que la Suisse présentera à ses partenaires du Groupe de Zurich ses propositions pour mettre en place une bourse du transit alpin.

France-Italie :

Si l'on n'attend pas un redémarrage du fret ferroviaire sur la ligne du Mont-Cenis avant la réouverture du tunnel à temps plein en 2011, en revanche l'AFA, de capacité limitée, est à saturation.

Après deux années de baisse, le trafic frontalier routier est à nouveau en hausse de 6% au 1^{er} semestre 2010. A ce rythme, le niveau d'avant crise (soit trois millions de camions par an) sera à nouveau atteint dans 2 à 3 ans.

La construction d'une infrastructure comme le Lyon-Turin, avec une perspective d'utilisation d'au moins **cent ans**, ne peut se décider au gré de statistiques à court terme, elle exige une **capacité d'anticipation des décideurs** avec une approche de niveau européen et de très long terme.

CONTRIBUTION A LA PREPARATION DU LIVRE BLANC

Le **Comité pour la Transalpine** a adressé le 15 septembre dernier sa contribution à la consultation relative à la préparation du Livre blanc confortant le principe de réseau global, avec des lignes distinctes fret et voyageurs, reliant les principaux nœuds économiques.

Pour tous renseignements complémentaires :

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