

Le gouvernement italien opposé au report des travaux de Venaus

Pietro Lunardi, ministre des Transports italien, juge « inacceptable la demande d'associations de la vallée de Suse de suspendre les travaux de Venaus. Il est temps d'accélérer la liaison Lyon-Turin, et non pas d'aller à l'encontre de l'intérêt de notre pays. » Dans une déclaration commune avec Louis Besson, Rainer Maserà, président de la CIG pour le Lyon-Turin sollicite « une solution rapide aux obstacles qui entravent une phase de reconnaissance fondamentale pour le projet définitif, à achever début 2006. »

• • • suite de la page 3

TRAVERSÉE DES ALPES : COMMENT SORTIR DE L'IMPASSE ?

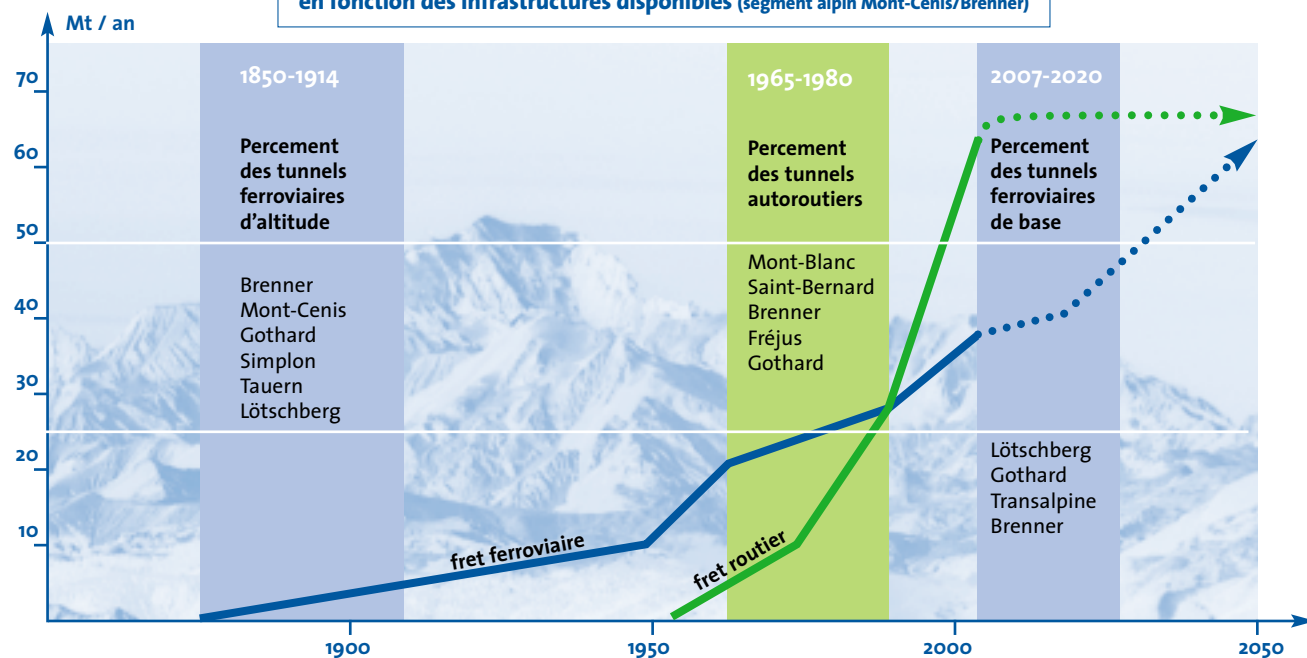
Si elles permettent d'alléger l'engorgement des passages alpins, ces mesures d'urgence ne résoudront en aucun cas la question du rééquilibrage du trafic ! Car elles ne sont pas à la hauteur des besoins exprimés par les transporteurs et les populations concernées.

En mai 2004, les États français et italien ont signé ensemble un mémorandum, engageant les États « à mener conjointement une politique forte visant à favoriser le report modal du transport des marchandises vers le fer ». En mai 2005, la France a fait un pas de plus en ratifiant le protocole Transports de la Convention alpine,

s'engageant ainsi à ne pas augmenter par de nouvelles infrastructures la capacité de franchissement des Alpes par la route.

Au-delà des engagements politiques, l'actualité pousse aujourd'hui à passer enfin aux actes. Rien ne sert de prôner le développement du fret ferroviaire si l'on ne dispose pas d'une véritable autoroute ferroviaire. Pour éviter un nouveau drame comme le Fréjus et sortir de l'impasse, il y a aujourd'hui urgence à décider la construction de l'ouvrage principal, il nous faut cette liaison européenne transalpine.

ÉVOLUTION DU TRAFIC MARCHANDISES en fonction des infrastructures disponibles (segment alpin Mont-Cenis/Brenner)



Historiquement, les trafics transalpins ont toujours connu de fortes hausses après la réalisation des grandes percées souterraines. La première moitié du XX^{ème} fut à l'avantage du fer, puis la route a pris l'avantage dans les années 80. Qu'en sera-t-il en 2020, après la réalisation des nouveaux tunnels ferroviaires ?

Nomination officielle de Loyola de Palacio

Le 20 juillet, la Commission européenne a nommé officiellement six coordonnateurs européens pour une période de quatre ans, dont Loyola de Palacio pour la liaison Lyon-Turin-Budapest (projet n°6). Les coordonnateurs établiront un rapport annuel sur l'avancement de la mise en œuvre des projets prioritaires, et faciliteront le dialogue entre les États concernés afin de mieux synchroniser les travaux et les plans de financement. La Commission annonce également la création d'une Agence exécutive du RTE-T pour gérer le budget en cours et, associée à la BEI, devenir pleinement opérationnelle en 2007.

dernière minute

NOUVELLE DONNE POUR L'AFITF

L'annonce du ministère de l'Économie et des Finances de céder les participations de l'État dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes et de reverser le produit de cette cession presque exclusivement au désendettement de l'État, repose la question du financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF), dont la création fut

décidée lors du CIADT de décembre 2003. Après avoir rencontré l'Agence courant juillet 2005, le Comité pour la Transalpine a demandé au gouvernement de s'engager à doter l'AFITF de recettes pérennes afin de lui permettre de financer l'ambitieux programme d'infrastructures ferroviaire et routière 2005-2025.



Directrice de la publication : Marie-Hélène Morin | Conception graphique : Esprit Public | Photos : J.-L. Rigaux / DR
Imprimeur : Lamazière | Comité pour la 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 | www.transalpine.com

la transalpine news

Liaison ferroviaire fret et voyageurs lyon-turin

n°16 | juillet 2005

dossier

Traversée des Alpes : Comment sortir de l'impasse ?

interview

« Les gouvernements italien et français doivent faire la preuve de leur engagement financier vis-à-vis de l'Europe »



Monsieur Raymond BARRE, Ancien Premier ministre Président du Comité pour la Transalpine

Les membres de l'Union européenne n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur le futur budget communautaire 2007-2013 : quel pourrait-en être l'impact sur la réalisation de la liaison transalpine ?

R.B. : L'Europe a connu d'autres crises dans le passé et je suis convaincu qu'elle parviendra à surmonter celle-ci d'ici 2006. Cependant, il reste une marge d'incertitude concernant le pourcentage final de cofinancement dont bénéficiera le projet prioritaire Lyon-Turin-Budapest. Le Parlement de Strasbourg s'est engagé il y a un an sur un minimum de 20 %, mais Jacques Barrot a fait depuis des propositions plus attractives pour les liaisons transfrontalières. Je rappelle par ailleurs que l'Union européenne finance pour sa part les travaux de descentes pour un programme dont le montant dépasse les 500 millions d'euros. Peut-on imaginer deux pays fondateurs de l'Union renoncer, après dix ans d'efforts ? Je ne le crois pas, notre détermination portera ses fruits.

Début 2005, vous appeliez les décideurs économiques à se mobiliser fortement pour demander au gouvernement d'accélérer la réalisation de la liaison transalpine Lyon-Turin. Quelle est l'urgence aujourd'hui ?

R.B. : Je demande aux deux gouvernements italien et français de signer au plus vite un nouveau traité international fixant les modalités de réalisation de l'ouvrage, c'est-à-dire : la définition du calendrier du projet, la mise à disposition des crédits publics nécessaires, la clarification du cadre institutionnel de l'opération, et la nomination d'une autorité organisatrice pilote. Les récents événements survenus au

tunnel du Fréjus démontrent l'urgence de mener à terme cette liaison ferroviaire conformément au souhait des deux États d'engager une politique active de report modal de la route vers le rail. Aussi, j'appelle les deux chefs d'États à fixer en premier lieu la date de mise en service du tunnel de base – par exemple en 2017 – et en deuxième lieu, à mettre en place le futur maître d'ouvrage, et ceci, sans attendre la fin des travaux de reconnaissance effectués par la société LTF. Cette demande d'engagement répond aux vœux de toutes les régions du sud de l'Europe.

Pour réussir la politique annoncée de relance des grands travaux, pensez-vous que les financements nécessaires soient mis en place ?

R.B. : Tout d'abord, je pense qu'une relance de l'activité économique par le biais du lancement de grands chantiers de construction d'infrastructures aurait un effet positif sur la croissance et l'emploi dans ce pays : actuellement, nous n'avons plus en France de politique de grands chantiers. Sur le fond, le Comité pour la Transalpine préconise la mise en place d'un financement d'origine privée, en complément de la part publique des deux États et de l'Europe. Chacun sait qu'il y a sur la place financière des capitaux disponibles pour ce type de projet à long terme. Parallèlement, nous sommes préoccupés par l'équilibre financier futur de l'AFITF : les sources de financement pérennes ne sont plus assurées car l'annonce de la privatisation des sociétés d'autoroutes modifie fondamentalement le scénario initial. En effet, les ressources de cette agence provenaient des dividendes de ces sociétés. Aussi, nous resterons vigilants à la mise en place de mécanismes substitutifs non soumis aux aléas budgétaires français.

Dossier
TRAVERSÉE DES ALPES :
COMMENT SORTIR
DE L'IMPASSE

pages 2 et 3

Dernière minute
NOUVELLE DONNE
POUR L'AFITF

page 4

La DUP pour la liaison transalpine annoncée

Lors d'une rencontre des élus rhônalpins et du Comité pour la Transalpine avec Dominique Perben, ministre des Transports, ont été évoquées les conséquences de l'accident du tunnel du Fréjus et la volonté de voir lancer définitivement la liaison transalpine.

Le ministre a annoncé que l'enquête d'utilité publique était prévue pour le milieu de l'année 2006, et a confirmé l'objectif d'une DUP en 2007.

Dexia désigné conseiller financier pour le Lyon-Turin

Le groupement constitué par Dexia (Mediobanca, Cliford Chance et Grimaldi e Associati) a été choisi par Lyon-Turin Ferroviaire pour une mission de conseil concernant les aspects financiers et juridiques du projet. Dexia réalisera une étude comparative des deux montages sélectionnés à savoir le « partenariat public-privé », et le « schéma public ».

Fin des travaux de percement du tunnel du Lötschberg

Les travaux de percement du tunnel ferroviaire du Lötschberg, entre les cantons suisses de Berne et du Valais, sont achevés depuis fin avril. Ce tunnel de 34,6 km, où doit circuler une nouvelle liaison ferroviaire Nord-Sud, à travers les Alpes, doit entrer en service en décembre 2007. Les travaux démarrés en 1994 sont actuellement chiffrés à plus de 2,6 Md€.

Signature d'une convention de financement pour le Lyon-Turin

Dominique Perben, ministre des Transports a signé avec Jean-Pierre Dupont, Président de Réseau Ferré de France (RFF), François Lépine, Président de Lyon Turin Ferroviaire (LTF) et Jacques Oudin, représentant le Président de l'AFITF, une convention assurant le financement de la dernière phase d'études et de travaux préparatoires du tunnel central du projet Transalpine. La participation de la France s'élève à 95 M€ au titre de l'AFITF. D'un montant de 535 M€, ce programme est cofinancé par l'Union européenne à 50 % et par la France et l'Italie à parité pour l'autre moitié. Cette convention concrétise l'engagement de la France sur ce projet international qui permettra de favoriser le report modal de la route vers le rail dans le cadre d'un développement durable des transports de voyageurs et de marchandises.

dossier Transport de marchandises

Traversée des Alpes : comment sortir de l'impasse ?



Depuis l'accident du tunnel du Fréjus en juin dernier, la situation est délicate sur les axes routiers alpins. La circulation des poids lourds est de plus en plus difficile entre la France et l'Italie, et la vallée de Chamonix toujours plus saturée. Les transporteurs eux-mêmes réclament la mise en place de mesures d'urgence pour fluidifier le réseau. Indispensables, ces mesures ne sauraient remplacer la construction à moyen terme d'une infrastructure à la mesure des enjeux, telle la liaison Transalpine, signe fort d'une volonté de rééquilibrage du trafic. Revue de détails.

Traverser les Alpes et plus particulièrement relier la France et l'Italie est devenu un vrai casse-tête. Avec la fermeture du tunnel du Fréjus en juin dernier, plusieurs milliers de camions - quelque 3600 poids lourds par jour - sont désormais à la recherche d'une alternative. En vain ou presque, tant les solutions sont réduites et les conditions de circulation délicates.

Le Mont-Blanc suffoque

Côté tunnel du Mont-Blanc, on frôle l'asphyxie avec une liaison qui ne peut pas à elle seule encaisser le flux de la fermeture du Fréjus. Dans les jours qui ont suivi l'accident, 4 325 poids lourds se sont présentés à l'entrée du tunnel du Mont-Blanc en une seule journée, là où d'ordinaire, on en compte à peine plus de 1 700. Plus généralement, tous les différents passages des Alpes sont concernés par cet afflux de trafic : les cols du Mont-Cenis et du Montgenèvre, les itinéraires via Menton et Vintimille, la plateforme ferroviaire Modalohr... En effet, les infrastructures routières existantes accueillent à travers les Alpes 3 millions de poids lourds/an (avec des pointes quotidiennes allant jusqu'à 10.000).

La tragédie du Mont-Blanc en 1999 et la fermeture du Fréjus attestent très clairement de la vulnérabilité du réseau routier existant.

Des mesures d'urgence pour sortir de l'impasse

Si les transporteurs sont les premiers concernés par cette saturation du trafic, plus largement, c'est toute l'activité économique qui en pâtit, les traversées alpines constituant un axe d'échanges économiques majeur. Devant les difficultés rencontrées, les transporteurs via TLF (Fédération des entreprises de transport et logistique de France) réclament des mesures d'urgence, qui à court terme, peuvent permettre de sortir de l'impasse que représente aujourd'hui la traversée des Alpes.

Parmi leurs principales propositions figurent :

> une « **augmentation des capacités de transport de l'Autoroute Ferroviaire Alpine** » (AFA) entre Aiton et Orbassano, avec priorité donnée au transport des matières dangereuses par camions citernes. TLF estime que les 4 navettes quotidiennes proposées par Modalohr sont

DIRECTIVE « EUROVIGNETTE »

Le Comité pour la Transalpine soutient par ailleurs la modification de la directive « eurovignette » qui encadre les péages payés par les camions pour les infrastructures routières. Cette modification consisterait, dans les zones montagneuses, à introduire une majoration de 25 % du péage au profit de la réalisation d'infrastructures alternatives, ferroviaires notamment, sur le même corridor. Le parlement européen doit se prononcer dans les prochains mois sur ce texte qui constituerait une preuve supplémentaire de la volonté politique à développer le fret ferroviaire.

UNE NOUVELLE VOIE FERROVIAIRE ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE

Les accidents du tunnel du Mont-Blanc et plus récemment du Fréjus ont fait la preuve de l'urgence à développer des solutions alternatives au transport routier. La solution ferroviaire s'impose pour tous, comme seule réponse à long terme à la saturation actuelle. Mais pas à n'importe quel prix : seuls les tunnels de nouvelle génération du XXI^{ème} siècle pourront relancer le transport ferroviaire. Par ailleurs, le tracé choisi pour le Lyon-Turin, qui résulte de plus de dix ans d'études, est le seul projet qui réponde aux critères de performance et de faisabilité immédiate.

Le calendrier : signe d'un engagement politique

Il est désormais urgent de fixer le calendrier du chantier. En 2001, les gouvernements italien et français se sont engagés à construire la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin. Aujourd'hui, le Comité pour la Transalpine rappelle que seule la fixation d'une date d'ouverture intangible du chantier concrétisera les déclarations d'intention exprimées à de nombreuses reprises, et permettra la mise en œuvre d'une politique de report modal entre le rail et la route.

La sécurité et la fiabilité des traversées des Alpes à l'horizon 2020 dépendent des décisions qui seront prises dans les prochains mois, en particulier :

- un accord budgétaire avec l'Union européenne,
- la fixation entre la France et l'Italie du calendrier de réalisation du tunnel de base, le « moteur du projet ».

Un investissement de long terme

La construction du tunnel international est évaluée à 6,7 Md€, cofinancée par l'Union européenne, l'Italie et la France. Sans tenir compte d'une partie de financement privé, la part française, suivant la contribution apportée par l'Europe, se situera entre 1,2 à 2 Md€, soit entre 0,1 et 0,2 % de l'endettement global de l'État français.

Le chantier durera une dizaine d'années, la charge sur le budget français sera inférieure à 200 M€ par an soit 0,07 % du projet de budget 2006. En contrepartie, le chantier emploiera plusieurs milliers de personnes et participera à une relance de la croissance par les grands chantiers annoncée par le Premier ministre, Dominique de Villepin.

largement insuffisantes (trafic quotidien : une centaine de PL) et la fiabilité du service contestable, la moitié des trains enregistrant encore trop souvent plus de trente minutes de retard. Des améliorations vont être apportées (création d'une navette supplémentaire la nuit). Le Comité pour la Transalpine rappelle que l'AFA dans sa capacité actuelle ne peut en aucun cas répondre à la saturation du réseau existant. C'est d'ailleurs ce qui amène TLF à réclamer par ailleurs :

> « **une intensification globale du transport combiné entre la France et l'Italie** ».

Toutes les initiatives de développement du transport multimodal doivent être favorisées et les capacités existantes de fret ferroviaire entre la France et l'Italie mobilisées, notamment la ligne de Modane et le tunnel du Mont-Cenis dont la rénovation doit permettre d'augmenter d'ici 3 ans d'au moins 50 % le tonnage transporté. Par ailleurs, le plan de restructuration de Fret SNCF constitue un signe fort d'un engagement politique à développer le fret ferroviaire. Recapitalisée à hauteur de 1,5 Md€ (dont 800 millions injectés par l'État, le reste étant financé par la SNCF elle-même), Fret SNCF a les moyens financiers de ses objectifs et doit maintenant faire la preuve de sa capacité à se réorganiser et à améliorer la qualité et la fiabilité de ses services.

> **le développement de l'intermodalité, avec l'utilisation des autoroutes maritimes** Toulon – Civitavecchia et Fos-Savonne.

Le « merroutage » depuis Marseille vers l'Italie et l'Espagne mais aussi le recours au transport fluvial via le Rhône, tous les deux combinés à du fret routier et ferroviaire, constituent en effet des solutions alternatives à la saturation du réseau.

● ● ● suite en page 4

**Christian ESTROSI**

« Il n'y a pas d'autre moyen que la liaison Lyon-Turin pour résoudre le problème du transit des marchandises à travers les Alpes. Les galeries de reconnaissance et les descenderies sont déjà le début de la réalisation de la Transalpine, ce projet est déjà lancé ».

Ministre délégué à l'Aménagement du territoire - 9 juillet 2005 - Lors de l'inauguration de l'ancienne « rizerie des Alpes » à Modane

Dominique PERBEN

« La France est opposée au percement d'un deuxième tube dans le tunnel du Mont-Blanc ou dans celui du Fréjus ». Il a ajouté par ailleurs que : « Les projets d'infrastructures de transports décidés en décembre 2003 ne seront pas remis en cause par la perte de financement de l'État liée à la privatisation des autoroutes ».

Ministre des Transports - 5 juillet 2005 - Rencontre avec les associations de défense du site du Mont-Blanc

Hervé MARITON

Fervent défenseur des privatisations d'autoroutes, Hervé Mariton a cependant déclaré « 1 Md€ affecté à l'AFITF, c'est insuffisant. L'Agence doit maintenant trouver d'autres formes de financement pour assurer ses missions à moyen terme. »

Député - le 30 juin 2005

Jacques BARROT

« La fermeture du tunnel du Fréjus a mis les projecteurs sur l'urgence des investissements en infrastructures de transports ferroviaires afin de rééquilibrer le trafic sur la route ainsi que le besoin d'augmenter la sécurité dans tous les modes de transports. Il faut nous battre pour une enveloppe financière à la hauteur des besoins du réseau transeuropéen de transport. La nouvelle période de programmation doit permettre de donner une impulsion décisive à la réalisation de grands projets comme le Lyon-Turin ou le Brenner. »

Vice-président de la Commission européenne en charge des transports - 16 juin 2005

Rainer MASERA

« Tout report ultérieur ou toute accumulation de retards entraînera, d'ici peu, le retrait du Lyon-Turin de la liste des projets prioritaires de l'Union européenne ».

Président italien de la Commission Intergouvernementale pour le Lyon-Turin 5 juin 2005 - La Stampa