

latransalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



Les ministres des Transports du Corridor 5 autour du Commissaire européen, Jacques Barrot, à Udine (Italie)

DOSSIER
REPORT MODAL
TRAVERSÉES
ALPINES :
LES CHOIX
POLITIQUES
RESENT À FAIRE

PAGE 4
UDINE :
UNANIMITÉ AUTOUR
DU CORRIDOR 5

INTERVIEW

“L’UNION EUROPÉENNE DOIT CONCENTRER SES INTERVENTIONS FINANCIÈRES SUR LES SECTIONS TRANSFRONTALIÈRES.”



GILLES SAVARY

Député au Parlement européen
Vice-président de la Commission
parlementaire aux Transports

Que pensez-vous de la proposition de la Commission européenne de consacrer l'essentiel du budget transports pour la période 2007-2013 à la réalisation des sections transfrontalières ?

G.S. : Dans le contexte décevant du budget des RTE-T pour la période 2007-2013, je considère que la concentration des interventions financières sur les sections transfrontalières constitue le seul effet de levier efficace que peut avoir l'Union sur la réalisation du programme ambitieux des projets prioritaires européens. Elle n'est cependant pas acquise, les États membres lui préférant un saupoudrage des crédits européens tous azimuts, géographiques et modaux, afin de pallier l'incapacité des États à respecter leurs engagements de financement des infrastructures auprès des collectivités

locales. Elle présente cependant la redoutable contrainte d'une "clause de suspension" qui prévoit la réaffectation des crédits sur d'autres projets, en cas d'absence de lancement du projet, deux ans après la date initialement établie.

Le fret ferroviaire est en baisse en France, à l'inverse d'autres pays européens. Quelles mesures préconisez-vous pour le rendre plus attractif et compétitif ?

G.S. : La relance du fret ferroviaire suppose à mon sens que trois conditions conjointes soient satisfaites :

- une amélioration de la productivité interne et de la fiabilité du transport ferroviaire de marchandises. À cet égard, l'ouverture à la concurrence le 1^{er} avril 2006 peut être une incitation à mieux respecter les clients ;
- un rééquilibrage des conditions de concurrence intermodale, par une contribution du mode routier au financement des infrastructures ferroviaires, permettant un gain de compétitivité externe du secteur ferroviaire ;
- la mise en œuvre d'obligations de service public du fret ferroviaire, permettant de financer des dessertes déficitaires, notamment les wagons isolés et les embranchements privés.

Le Groupe de Zurich vient de lancer une réflexion globale sur la régulation du trafic routier à l'échelle du massif alpin. Quelles sont les mesures concrètes envisageables à court terme, en attendant la mise en service de la liaison ferroviaire Lyon-Turin ?

G.S. : La Suisse a ouvert la voie, et la directive Eurovignette, en autorisant les subventions croisées par prélèvements sur les péages routiers, en ouvre la possibilité légale aux États membres de l'Union.

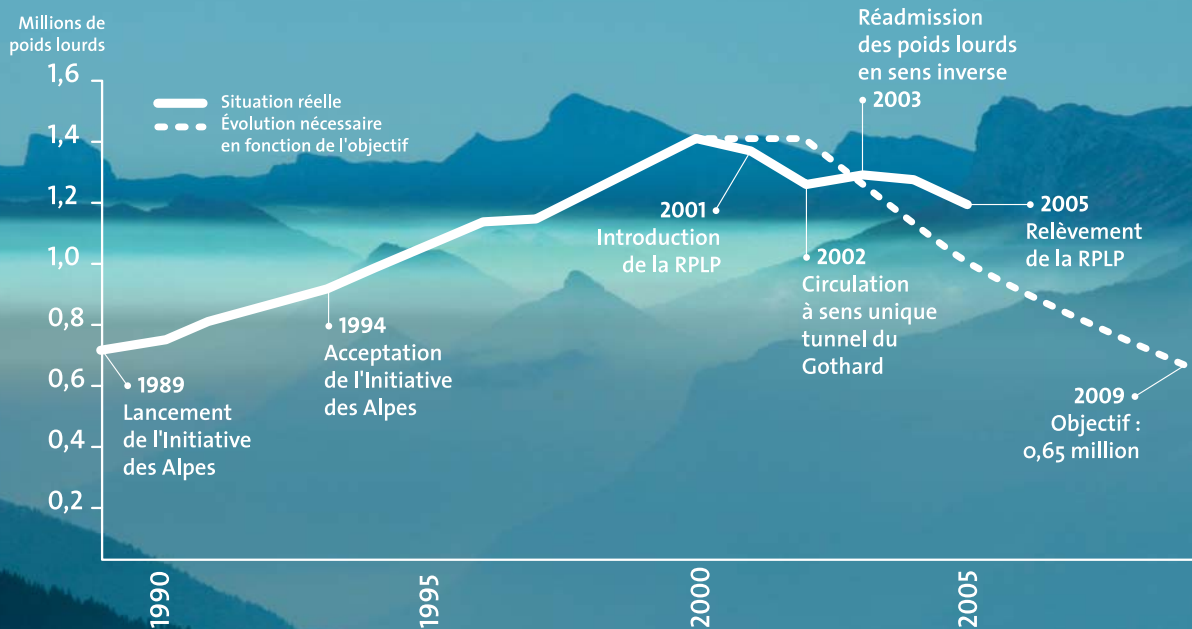
L'idéal serait une mise en œuvre homogène et généralisée de la directive Eurovignette sur l'ensemble du massif alpin, afin de donner une plus value au trafic ferroviaire sans distorsions de concurrence. Seule une application sur une aire géographique importante peut permettre des reports de trafic sur des itinéraires qui ne seraient pas "péagés". Il y a là un point d'interprétation de la directive qui mérite une clarification. Naturellement, un schéma directeur alpin des infrastructures de transbordement intermodal est également nécessaire afin de rationaliser les investissements et de les inscrire dans une stratégie intermodale, plutôt que dans une opposition caricaturale rail-route.

DOSSIER

REPORT MODAL

TRAVERSÉES ALPINES : LES CHOIX POLITIQUES RESTENT À FAIRE

La Suisse première de la classe ? Pionnier en matière d'intermodalité, le "modèle suisse" ferait-il des émules auprès de ses voisins européens, mus par une nouvelle dynamique ? Le monde politique français semble enfin décidé à passer aux actes. Ça et là, les initiatives concrètes de report modal se multiplient. Longtemps concurrents, les transports routiers et ferroviaires seront-ils bientôt envisagés dans leur complémentarité ?



LA SUISSE MOBILISÉE POUR TENIR LES DÉLAIS

La Suisse a réussi à enrayer la hausse du trafic routier qui reste néanmoins aujourd'hui supérieur aux objectifs fixés (650 000 PL d'ici 2009).

D'autres mesures sont à l'étude pour soutenir le report modal, parmi lesquelles une bourse du transit alpin.

Évolution du trafic routier en Suisse - Source : Initiative des Alpes

"Le transport de demain sera interdépendant, afin de pleinement profiter des avantages de chaque mode" déclarait Jacques Barrot, Commissaire européen aux Transports lors de la conférence ministérielle d'Udine en octobre dernier. Le ton est volontaire, affirmatif. Un cas isolé ? Bien au contraire, il semble que le monde politique dans son ensemble ait décidé de passer à la vitesse supérieure et de concrétiser dans les faits, ce qui jusqu'alors restait de l'ordre de la déclaration d'intention : le report modal. Le feu serait-il passé au vert ? Plusieurs signaux convergent en ce sens. Lors de la réunion du Conseil d'Orientation et de Concertation (COC) du Comité pour la Transalpine, Claude Gressier, du Conseil Général des Ponts et Chaussées, a fait état des pistes de travail désormais envisagées par le gouvernement, des "scénarios sur lesquels le gouvernement souhaite travailler : l'interdiction du transport de matières dangereuses par la route, l'application de l'Eurovignette aux passages alpins, l'instauration d'une bourse de transit et de mesures de contingentement." Aussi "provisaires" soient-elles, ces réflexions menées pour le compte de la CIG franco-italienne témoignent néanmoins d'une volonté claire d'apporter des solutions concrètes à l'engorgement des traversées alpines (2,8 millions de poids lourds en transit entre France et Italie en 2005).

UNE NOUVELLE CONSCIENCE POLITIQUE

Alors que l'opinion publique est fréquemment interpellée sur ces questions, le groupe de

Zurich (voir encadré ci-contre) s'est interrogé en octobre sur la promotion de modes de transport alternatifs à la route. Les pays membres du groupe ont décidé de progresser ensemble, notamment dans la manière de "financer en commun l'étude de systèmes innovants pour la maîtrise du trafic routier traversant les Alpes." Avancée en France parmi d'autres, l'idée d'une réservation de créneaux horaires aux passages des Alpes est à l'étude, en parallèle de la volonté de la Commission européenne de mettre en place un système de régulation du trafic.

Les institutions régionales françaises donnent également de la voix. Sans ambiguïté souvent : Vice-président du Conseil régional de Rhône-Alpes, Bernard Soulage plaide pour un report modal de grande ampleur dans les années à venir : "il faut agir sur la politique de tarification. L'Eurovignette constitue déjà une surtaxe possible sur les axes alpins même si elle est très insuffisante... Je crois qu'à terme, il faudra une politique encore plus contraignante."

LA PART DU RAIL EN RECUL

C'est plus qu'un frémissement mais bien un virage que semble accomplir le monde politique. Deux ans après la signature du Memorandum en 2004 par Mrs Raffarin et Berlusconi, il est temps ! Cette conscience politique tombe à point nommé. En 2005, 151 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par route et par rail à travers les Alpes, soit une stabilisation

du trafic par rapport à 2004, mais une hausse globale de 122 % en l'espace de 20 ans. En France, la part du rail dans le trafic fret total est en baisse, contrairement à certains pays européens, avec les conséquences que l'on connaît sur la sécurité, l'environnement, la qualité de vie des zones concernées.

BIENTÔT UNE BOURSE DU TRANSIT ALPIN ?

Sur le terrain, les initiatives de report modal se multiplient. Pionnière en la matière, la Suisse continue d'innover. En 1998, la population s'était déjà prononcée en faveur de l'introduction d'une redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP en vigueur depuis 2001) qui taxe les poids lourds en fonction du principe du pollueur/payeur. Initiative qui a d'ailleurs fait "tâche d'huile" en Allemagne et en Autriche puisqu'une taxation des poids lourds est également pratiquée, au prorata de la distance parcourue et de la vétusté du moteur. La Suisse s'était donnée pour objectif ambitieux de diviser par deux le transit routier d'ici 2009. Dans l'attente d'avoir atteint ce résultat, nos voisins suisses anticipent sur un éventuel dérapage et étudient la mise en place d'une bourse du transit alpin. Le principe est simple mais novateur : plafonner, sur la base de critères concrets et répartis équitablement, le nombre de passages alpins par jour ouvrable, puis les vendre aux enchères à l'avance, via une bourse en ligne sur internet. Le prix étant déterminé par la demande.

POUR UNE RÉPARTITION GLOBALE DES TRAFICS

La France n'est pas sourde à ces efforts. Dans le droit fil de la directive Eurovignette, le ministre des Transports, Dominique Perben, s'interroge sur une éventuelle taxation des poids lourds, qui serait variable en fonction des kilomètres parcourus et selon l'impact environnemental et la densité du trafic... Cette réflexion est menée également par les institutions régionales, en Alsace notamment, où l'on observe un afflux massif de camions allemands soucieux d'économiser le coût des péages en vigueur sur leur territoire. Preuve que, s'il est urgent d'agir, il l'est tout autant de coordonner les différentes actions menées au plan européen.

Les enjeux sont bien clairs : c'est une meilleure répartition – géographique et temporelle – des trafics routiers et ferroviaires qu'il faut viser. Une mesure déjà pratiquée dans d'autres domaines, où pour éviter la saturation, une tarification dégressive est appliquée depuis de nombreuses années dans le transport aérien ou ferroviaire de voyageurs, pour adapter les périodes de pointe à la taille de l'infrastructure.

LA SURTAXATION N'EST PAS LA SEULE SOLUTION !

L'heure est moins que jamais à la stigmatisation d'un mode de transport plutôt qu'un autre, mais à la régulation des trafics, dans le respect du principe de libre circulation des marchandises et des hommes. Une attention toute particulière doit être portée aux zones frontalières pour faire sauter les goulots d'étranglements. La surtaxation est une solution envisageable, pour autant que ces taxes servent à financer les infrastructures alternatives ferroviaires, maritimes ou fluviales. Est-ce pour autant la bonne solution ? La seule solution ? Pour le Comité pour la Transalpine, des mesures de contingentement doivent également être étudiées et appréhendées sur toutes les traversées alpines, afin d'éviter les reports de trafic routier inopinés, déjà constatés aujourd'hui à Vintimille.

La construction de la liaison Transalpine fait partie du dispositif de report modal ; si elle en est même la pierre angulaire, elle n'en est également que la conséquence. Seule une politique globale justifie le percement de tels tunnels sous les Alpes ! N'attendons pas davantage pour engager la construction d'un ouvrage qui participe au report modal désormais appelé avec détermination par les acteurs politiques transalpins.

Claude Gressier, du Conseil Général des Ponts et Chaussées, et Noël de Saint-Pulgent, inspecteur général des finances, lors du COC du Comité pour la Transalpine.



LE GROUPE DE ZURICH : Renforcer la coordination européenne

Composé des ministres des Transports allemand, autrichien, français, italien et suisse, le groupe de Zurich est né en 2001 de la signature d'une déclaration commune, relative à l'amélioration de la sécurité routière, suite aux accidents intervenus dans les tunnels du Mont-Blanc et du Gothard.

Depuis, alors que les échanges ont continué de croître, saturant davantage les itinéraires transalpins, leur réflexion s'est élargie. Les ministres du groupe de Zurich ont décidé de développer plus concrètement encore leur coopération dans un triple objectif : l'amélioration de la sécurité des transports, la maîtrise des trafics routiers et la promotion de modes de transport alternatifs à la route, compatibles avec une dynamique d'échanges économiques performants.

La Slovénie a rejoint cet automne le groupe de Zurich en tant que membre plénier. La présidence pour 2007-2008 sera assurée par l'Autriche.

BRÈVES

TRACÉ DU LYON-TURIN

LE GOUVERNEMENT ITALIEN FIXE UN ÉCHÉANCIER

Le groupe de travail politique du gouvernement italien s'est réuni à Rome le 9 novembre, afin de fixer pour 2007 les échéances suivantes : en avril, parution des conclusions de l'étude d'impact environnemental et en septembre, clôture de la conférence des Services et choix du tracé définitif.

LA FRANCE DIT "NON" À UN CHANGEMENT DE TRACÉ INTERNATIONAL

Lors de la réunion du groupe de Zurich, Dominique Perben a clairement annoncé que la France était opposée à tout changement de tracé côté italien qui retarderait le calendrier de réalisation. Par ailleurs, aucun changement ne doit remettre en cause le contenu de l'accord international, signé par la France et l'Italie le 29 janvier 2001. L'hypothèse d'une modification de tracé est examinée par le gouvernement de Rome, face à l'opposition de la population de la vallée de Susse.

CONTRAT DE PROJET EN RHÔNE-ALPES

L'État va allouer 40 Ms € supplémentaires aux transports ferroviaires et combinés en Rhône-Alpes, dans le cadre du contrat de projet État-Région 2007-2013 portant ainsi sa participation à 245 Ms €. Cette somme permettra d'achever l'électrification et l'augmentation de capacité de la ligne du sillon alpin Valence/Grenoble/Montmélian (Chambéry) ainsi que son raccordement à la ligne à grande vitesse au niveau de St-Marcel-Valence. Ce qui permettra en 2013, de relier directement par TGV Turin, Grenoble et Marseille, sans passer par le nœud lyonnais. Cette électrification ouvrira de nouvelles perspectives au fret ferroviaire, entre le sud de la France et l'Italie.

DÉBAT PUBLIC SUR LES TRANSPORTS : LES CONCLUSIONS

Au terme du débat public sur les transports dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien, les ministres des Transports, D. Perben, et de l'Écologie, N. Olin, ont opté pour le soutien et le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime. Quatre ouvrages clés ont été retenus : la mise en service de l'autoroute Perpignan-Bettembourg en 2007, le lancement des contournements de Nîmes et Montpellier en 2008, l'engagement du Lyon-Turin en 2010 et l'accélération des études du contournement ferroviaire de Lyon.

Les ministres ont également décidé d'instaurer une modulation des péages en fonction des heures pour une meilleure régulation de trafic, mesure devant être instaurée avant l'été. Choix a également été fait de repousser à court terme l'élargissement de l'A7 et de l'A9 et de faire le point dans 5 ans. Efficacité des transports et préservation de l'environnement obligent !

ILS ONT DIT...

EMMA MARCEGAGLIA <<<<<<

Vice-présidente de la Confindustria
Novembre 2006 - À l'occasion du "Si-Tav day"
"Le Corridor 5 est une infrastructure indispensable pour toute l'Italie et en particulier le Nord. Il est très important de ne pas perdre plus de temps. Il faut faire des choix précis et nous demandons que des décisions soient prises, car l'avenir du pays en dépend."

NICOLAS HULOT <<<<<<<<<<

Journaliste - 7 novembre 2006
Lors de la présentation de son Pacte écologique
"Nous ne pouvons plus attendre pour que les enjeux écologiques et climatiques soient enfin considérés comme une priorité. Les experts sont formels : une crise écologique sans précédent nous guette à échéance rapide et cette menace amplifie et accélère toutes les tensions entre les hommes sur la planète... L'engagement écologique de notre pays doit être majeur et nécessite un changement de cap fondamental, en passant du constat à l'action."

SIR NICHOLAS STERN <<<<<<<

Octobre 2006 - Rapport sur le réchauffement climatique
"Il y a urgence à se mobiliser au niveau mondial pour endiguer le réchauffement climatique qui pourrait entraîner une récession économique d'une ampleur catastrophique. Il est urgent de se mobiliser aujourd'hui et internationalement, car retarder l'action, même d'une décennie ou deux, nous entraînerait sur un territoire dangereux."

DOMINIQUE PERBEN <<<<<<<

Ministre des Transports
Octobre 2006 - Colloque Udine (Italie)
"Dans le programme ambitieux de modernisation des infrastructures routières et ferroviaires de notre pays, souhaité par le Premier Ministre, le Lyon-Turin figure parmi les projets emblématiques de nos priorités."
"Nous tiendrons nos engagements liés à la réalisation de notre part du Corridor et du projet prioritaire n°6. La France y travaille avec l'Italie de façon concrète, avec des objectifs clairs de calendrier et de mise en place d'instruments adaptés au soutien du report modal vers le rail."

Octobre 2006 - Réunion du groupe de Zurich à Lyon
"Plus de 500 millions d'euros ont déjà été dépensés, le Lyon-Turin n'est plus un projet mais une réalité."

ANNE-MARIE IDRAC <<<<<<<<<

Présidente de la SNCF - Novembre 2006
"L'environnement est favorable au développement du fret ferroviaire en général et du fret à grande vitesse en particulier, en raison de l'évolution du prix du pétrole et de l'engorgement des infrastructures."

UDINE : UNANIMITÉ AUTOUR DU CORRIDOR 5

L'histoire retiendra que les ministres des Transports, réunis à Udine (Italie) le 16 octobre 2006 autour du Commissaire européen Jacques Barrot, ont unanimement appelé à l'accélération de la réalisation du Corridor 5. Une grande première qui vient souligner combien la liaison Transalpine Lyon-Turin est plus que jamais le **maillon manquant** d'un réseau ferroviaire à la hauteur des enjeux du XXI^e siècle.

Initié par l'Assemblée des Régions d'Europe, le colloque accueillait les représentants des gouvernements catalan, français, italien, slovène, hongrois et ukrainien ainsi que Paolo Costa, Président de la Commission transport du Parlement de Strasbourg. Les participants ont relevé par ailleurs avec intérêt l'engagement sans faille du ministre des Transports italien, Antonio di Pietro, pour débloquent la situation en Italie et conclure le processus de concertation en Val de Susse en 2007.

.....ÉCHOS EUROPÉENS

Jacques BARROT

Vice-président de la Commission européenne chargé des Transports, octobre 2006, colloque Udine (Italie)

"Le Corridor 5 est le symbole d'une Europe qui veut être unie et je suis satisfait des déclarations faites par les cinq gouvernements qui veulent réaliser cet ouvrage... J'attends des États membres un engagement clair et irrévocable à réaliser l'ensemble du corridor selon un calendrier à convenir."

Daniele BORIOLI

Vice-président aux Transports de la Région Piémont, 16 octobre 2006, Colloque Udine (Italie)

"Le Corridor 5 met en relation la route, le rail et les liaisons avec les ports de la Ligurie. Pour cela, il devient fondamental de garantir un projet prenant en compte l'intermodalité et les infrastructures logistiques."

SOMMET FRANCO-ITALIEN :

SIGNATURE DE PLUSIEURS ACCORDS POUR LES LIAISONS RHÔNALPINES

Lors du sommet franco-italien de Lucques du 24 novembre dernier, Dominique Perben, ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer, a signé avec ses homologues italiens différents accords visant d'une part à renforcer la sécurité dans les tunnels routiers alpins (Mont-Blanc, Tende et Fréjus) et d'autre part à favoriser le report du trafic de marchandises de la route vers le rail ou la mer. À cette occasion, un groupe de réflexion et de proposition a officiellement été lancé, visant la création d'un service d'autoroute de la mer en Méditerranée.

Les ministres ont également signé une lettre

conjointe, adressée à la Commission européenne, faisant état d'une demande de financements communautaires pour le Lyon-Turin, au titre du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) pour l'exercice 2007-2013.

Le Comité pour la Transalpine rappelle que le respect des échéances européennes passe par **la signature d'un avenant entre les deux États fixant la date de démarrage des travaux** ainsi que la mise en place du maître d'ouvrage qui succèdera à Lyon Turin Ferroviaire (LTF). Il est temps de passer aux actes et de ne pas se contenter des effets d'annonce !

PERPIGNAN-FIGUERAS : UN CHANTIER DANS LES TEMPS

Sur invitation de l'association FERRMED, le Comité pour la Transalpine a participé le 4 octobre dernier à une visite du chantier de la future liaison ferroviaire Perpignan-Figueras entre la France et l'Espagne, concédé à TP FERRO, regroupement des

entreprises Eiffage et Dragados. Cette liaison ferroviaire est une ligne mixte à grande vitesse de 44 km, dont 24 km sont situés côté français et 20 km côté espagnol.

D'une ampleur somme toute réduite en comparaison avec les projets transalpins, ce chantier impressionne néanmoins par sa vitesse d'avancement. La date de mise en service de février 2009 a d'ailleurs toute probabilité d'être tenue. Si les accès ferroviaires côté espagnol pour rejoindre Barcelone auront probablement un à deux ans de retard, la grande nouveauté sera le raccordement pour la première fois du nouveau réseau espagnol à écartement UIC avec la France, autorisant un accès direct à la plateforme de feroutage du Boulou (Perpignan) et l'ouverture de lignes TGV en direction de Lyon ou Turin.

TUNNEL DU MONT CENIS :
LE PRÉFET DE SAVOIE
SONNE L'ALERTE

Le préfet de Savoie, comme son homologue de Turin, a adressé un courrier aux autorités de tutelle respectives afin de les alerter sur les risques potentiels d'un ouvrage datant d'un siècle et demi. En effet, le préfet a indiqué que le niveau de sécurité du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis est bien inférieur aux normes requises pour les tunnels routiers malgré les travaux de reconfiguration en cours, qui doivent permettre le passage des convois de marchandises d'un volume supérieur à celui possible aujourd'hui.

Le tunnel du Mont Cenis est le seul axe ferroviaire de transit de fret entre la France et l'Italie du Nord, en attendant la mise en service de la nouvelle liaison Lyon-Turin en 2020.

2,17 MILLIARDS
POUR LES TRANSPORTS
FRANÇAIS EN 2007

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) disposera en 2007 de 2,17 Mds €, une somme en hausse de 15 % pour financer les travaux des lignes à grande vitesse, LGV Est, LGV Perpignan-Figueras et le début de la LGV Rhin-Rhône. L'AFITF consacra plus de 1 Md € à des projets contractualisés avec les collectivités locales, et s'impliquera dans des PPP en cours d'élaboration. Selon Dominique Perben, "l'État poursuit en 2007 l'effort en faveur d'une relance des grands chantiers d'infrastructures".

AGENDA

13 FÉVRIER -
2 SEPTEMBRE 2007

"Alpes 2020 :

Les Nouvelles Traversées"

Exposition à la Cité des Sciences
de la Villette - Paris

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