

BRÈVES

SIGNATURE DU PROTOCOLE POUR LE CONTOURNEMENT NÎMES-MONTPPELLIER

Thierry Mariani, Secrétaire d'État en charge des Transports, a signé le protocole d'étape pour la réalisation du contournement ferroviaire mixte, fret et voyageurs, de Nîmes-Montpellier (80 km), définissant ainsi le cadre pour la poursuite de la procédure d'attribution d'un contrat de Partenariat Public Privé (PPP). Cette étape confirme l'engagement des cosignataires en faveur de la structure qui contribuera à assurer la continuité du réseau ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne, mais aussi pour tout l'ensemble du corridor "D" du sud-est européen, Valence-Lyon-Turin et Budapest.

UNE LIGNE FERROVIAIRE DIRECTE BARCELONE-LYON

Pour la première fois, un train de fret ferroviaire a emprunté le tunnel du Perthus, sans avoir à s'arrêter pour le transbordement de marchandises à la frontière franco-espagnole. Jusqu'alors, la rupture de charge était inévitable suite aux différences de voltage utilisés par les locomotives et d'écartement de rails entre les deux pays. Ainsi, les deux promoteurs, Naviland Cargo et la Renfe, vont pouvoir faire circuler des trains plus longs avec des standards européens, ce qui permettra une augmentation de 40 % de la capacité de transport.

ALLIANCE DE TRENITALIA ET DE VÉOLIA

Après avoir signé un accord de coopération fin 2010, la compagnie ferroviaire italienne Trenitalia et le groupe français Veolia Transport ont présenté leur société commune qui exploitera dès l'automne 2011 des trains entre la France et l'Italie. Dans un premier temps, des trains de nuit classiques circuleront à partir de l'automne 2011 au départ de Paris, et à partir de 2012, des trains de jour entre Lyon, Chambéry et Turin. Il est à rappeler que Trenitalia était associée avec la SNCF au sein de Artésia pour faire circuler des trains de nuit et des TGV sur cette même liaison. Guillaume Pépy, Président de la SNCF, a annoncé l'arrêt de cette collaboration d'ici fin 2011.

AGENDA

CONGRÈS INTERNATIONAL DE L'AFTES

(Association française des tunnels et de l'espace souterrain)
SUR LE THÈME "LES ESPACES SOUTERRAINS DE DEMAIN"
17 - 18 - 19 octobre 2011
à la Cité internationale à Lyon
Une journée sera consacrée aux traversées alpines et au Lyon-Turin.
Pour tous renseignements :
www.aftes.asso.fr

INTERVIEW

(SUITE)

Le marché "voyageurs" de la grande vitesse progresse en Europe : quels sont les obstacles à un développement encore plus significatif ?

J.G. : Les progrès de la technologie et la mondialisation permettent à chacun d'envisager des projets de mobilité à l'échelle européenne. Or, l'industrie ferroviaire a été bâtie sur des frontières nationales, alors certaines spécificités de réseaux et de signalisations freinent parfois le mouvement. L'heure est pourtant venue d'accélérer l'évolution vers un "open access" afin que les territoires ne soient plus des obstacles. Au plan technique, force

est de constater qu'il n'y a pas de difficultés à concevoir des trafics entre la Grande-Bretagne, la France, la Belgique et l'Allemagne. Nous militons pour un réseau ferroviaire unifié à grande vitesse, ceci sous-entend qu'on puisse aller d'Allemagne à la Grande-Bretagne sans problème, que ce soit avec un train de la Deutsch Bahn à l'aller et un train Eurostar au retour. La flexibilité, l'extension des services, la multiplicité des offres, telles doivent être les caractéristiques d'une offre ferroviaire assez riche pour ne pas craindre la concurrence.

ACTUALITÉS

CONSEIL D'ORIENTATION ET DE CONCERTATION DE LA TRANSALPINE : L'ITALIE AU CENTRE DES DÉBATS



Les deux modifications importantes incluses dans le nouveau tracé sont la création d'une gare internationale voyageurs à Suse et le passage du Lyon-Turin dans la plateforme intermodale et logistique d'Orbassano. Patrice Raulin a souligné que le démarrage de la galerie de reconnaissance de la Maddalena est planifié pour le premier semestre 2011, mais est toujours en attente de la publication de la décision gouvernementale par la Cour des comptes.

Lors de son dernier Conseil d'orientation et de concertation présidé par Bernadette Laclais, Maire de Chambéry, le Comité pour la Transalpine a accueilli **Patrice Raulin**, Président de Lyon Turin Ferroviaire.

Ce dernier a fait le point sur la partie italienne du projet Lyon-Turin, rappelant qu'on était dans la phase d'approbation du nouvel avant-projet. Elle sera suivie ensuite par celle du projet définitif qui comprend une nouvelle procédure auprès de la Conférence des services ainsi qu'un avis du ministère de l'Environnement.

Également invité, **Michel Dubromel**, Responsable Transports de France Nature et Environnement, a fait part de sa position sur l'avant-projet du SNIT (Schéma National d'Infrastructure de Transport), jugé cohérent au niveau national, tout en regrettant le manque d'articulation avec les schémas régionaux. Il a relevé également l'absence d'une réflexion significative sur l'implantation des plateformes intermodales, condition *sine qua non* pour le développement du fret ferroviaire. Par ailleurs, il a souligné que la préservation du milieu naturel n'est jamais prédominante sur la mobilité.

FRANCK RIBOUD RENCONTRE THIERRY MARIANI

Début 2011, Franck Riboud, Président du Comité pour la Transalpine, a rencontré Thierry Mariani, Secrétaire d'État aux Transports, pour lui exposer ses 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.

S'appuyant sur la déclaration signée des deux ministres des Transports lors du sommet franco-italien d'avril 2010, Franck Riboud a rappelé au nouveau secrétaire d'État, son engagement personnel sur le Lyon-Turin aux côtés de Laurens J. Brinkhorst, coordonnateur européen du corridor 5, pour faire augmenter le trafic ferroviaire dès à présent entre la France et l'Italie.

UN NOUVEAU SITE INTERNET POUR LA TRANSALPINE

Le site Internet du Comité pour la Transalpine fait peau neuve. La nouvelle version est en ligne, elle s'appuie sur une ergonomie remaniée pour offrir davantage de rapidité et d'efficacité dans la consultation d'informations pour une meilleure

navigation de l'internaute. Que cette nouvelle version vous apporte toute satisfaction dans la mission du Comité pour la Transalpine de vous informer sur la liaison Lyon-Turin-Budapest.

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

latransalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



Fin du percement du tunnel de base du Saint-Gothard (Suisse) en octobre 2010.

DOSSIER
TUNNEL DE BASE :
UN MOTEUR POUR
TOUT LE CORRIDOR
FERROVIAIRE
LISBONNE-KIEV

PAGE 4
CONSEIL D'ORIENTATION
ET DE CONCERTATION
DE LA TRANSALPINE :
L'ITALIE AU CENTRE
DES DÉBATS

INTERVIEW

"EUROTUNNEL A PRIS LE PARTI D'OUVRIER SON INFRASTRUCTURE
À D'AUTRES CONCEPTS FERROVIAIRES"

JACQUES GOUNON

Président du groupe Eurotunnel

À travers votre filiale Europorte, vous espérez devenir un acteur reconnu du fret ferroviaire. Quels sont vos arguments ?

J.G. : Nous pratiquons à la fois le fret ferroviaire et le transport de camions sur nos navettes Eurotunnel. Si nous sommes devenus leader sur le marché transmanche, c'est parce que nous savons satisfaire la demande d'un service fiable, rapide et fréquent, adapté aux délais de livraison courts et exigeants et aux marchandises à haute valeur ajoutée. La ponctualité fait partie de la qualité de service que nous assurons. C'est pourquoi nous avons signé avec Réseau Ferré de France un accord sur l'attribution de sillons de circulation sur les voies ferrées pour 2011. Le train est adapté à des trajets de moyenne distance en Europe et les bénéfices du point

de vue de l'environnement sont considérables : l'ADEME a certifié que chaque camion qui embarque sur une navette Eurotunnel émet 20 fois moins de carbone qu'un camion transporté par ferry. Un avantage compétitif pour Eurotunnel et un bénéfice majeur pour nos clients de plus en plus sensibles à la protection de l'environnement.

Prévoyez-vous de faire passer un jour des autoroutes ferroviaires à longue distance ?

J.G. : L'autoroute ferroviaire type Perpignan-Luxembourg permet de franchir des obstacles naturels et de désengorger des axes routiers déjà saturés. Leader du ferroutage avec plus d'un million de camions par an, Eurotunnel a pris le parti d'ouvrir son infrastructure à d'autres concepts ferroviaires, afin de promouvoir le trafic sous toutes ses formes de la France vers le Royaume-Uni. Dans cette optique, l'homologation des wagons Modalhor par Eurotunnel est en cours.

Eurotunnel milite pour que les acteurs du transport travaillent en coopération dans la perspective d'une continuité terrestre, sans qu'il soit nécessaire d'utiliser des équipements spéciaux, en évitant les ruptures de charge.

Constitué de deux tubes séparés, le tunnel sous la Manche a démontré sa grande sécurité et sa souplesse d'exploitation. Pensez-vous augmenter à l'avenir le nombre de trains qui y circulent ?

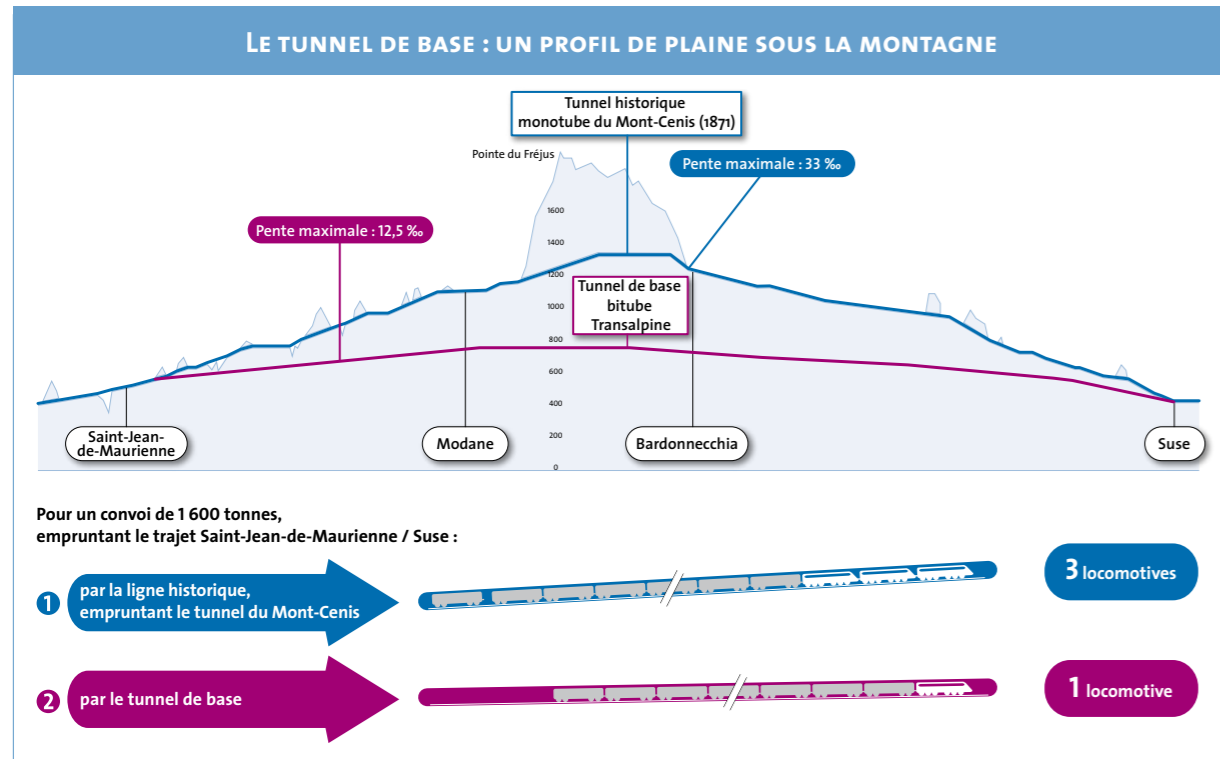
J.G. : Le tunnel a une grande capacité, son potentiel reste considérable : on peut augmenter la fréquence des trains et leur nombre. En termes de sécurité, nous améliorons constamment nos systèmes. D'ici la fin de l'année, nous aurons mis en place un système de sécurité tel qu'il n'existe dans aucun autre tunnel ferroviaire au monde.

Suite de l'interview en page 4

DOSSIER

TUNNEL DE BASE : UN MOTEUR POUR TOUT LE CORRIDOR FERROVIAIRE LISBONNE-KIEV

La tenue de l'enquête d'utilité publique des accès français cette année ne saurait faire oublier l'essentiel : le chantier de réalisation du tunnel de base, ouvrage qui donne sens à l'ensemble du programme et conditionne la mise en route d'une liaison ferroviaire ambitieuse, fret et voyageurs, adaptée aux réalités économiques du sud de l'Europe. Or, dix ans après le traité international de Turin, le tunnel de base n'est toujours pas engagé et attend encore le feu vert des États franco-italien...



Septembre 2011, octobre 2011 ? Les rumeurs vont bon train autour du démarrage de l'enquête d'utilité publique sur les accès français de la nouvelle ligne mixte fret et voyageurs du Lyon-Turin. Cette enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) devra porter sur la totalité des ouvrages à réaliser sur le territoire français. Essentielle si l'on veut respecter les engagements pris vis-à-vis de l'Union européenne, co-financeur de l'ouvrage central, cette phase nécessite le déblocage en parallèle du chantier de réalisation du tunnel de base (la section internationale). Les trois descentes étant achevées côté français, **le tunnel de base est au point mort, dans l'attente de la signature de l'avenant au Traité de 2001** par les gouvernements français et italien : cette signature conditionne la mise en œuvre d'un calendrier de réalisation et la nomination d'un maître d'ouvrage, permettant seul un démarrage effectif des travaux.

UN TUNNEL DE "HAUTE CAPACITÉ" EXCLUSIVEMENT

La réalisation de ce tunnel de base est pourtant indispensable. D'abord parce que c'est un ouvrage "haute capacité", permettant une circulation rapide et performante des trains, source de compétitivité : trains voyageurs à

grande vitesse, trains de fret à grande capacité et à vitesse commerciale soutenue. À terme, sur cet axe, 40 millions de tonnes de marchandises et 5 millions de voyageurs transiteront par an sous les Alpes. Et seul un ouvrage de "haute capacité" peut répondre aujourd'hui, de manière satisfaisante, aux nécessités du report modal et à l'asphyxie des vallées alpines. D'une telle infrastructure découlent ensuite des temps de parcours réduits, des gains énergétiques importants, alors que le prix du pétrole ne cesse d'augmenter et que la ressource se raréfie, des émissions moindres de CO2 par rapport à la route et à l'avion. **Bitube, le tunnel de base offre une sécurité accrue** (en comparaison des ouvrages monotubes, type tunnel actuel du Mont-Cenis ou tunnel routier du Mont-Blanc) **et une continuité de service en cas d'incident.**

LA SEULE INFRASTRUCTURE EUROPÉENNE EST-OUEST

Cet ouvrage est aussi essentiel à une échelle purement européenne. Alors que les tunnels du Lötschberg, du St-Gothard et du Brenner répondent tous à un trafic nord-sud, **le tunnel de base de la Transalpine est le seul à être orienté est-ouest**, le seul à répondre aux besoins de transport entre la péninsule ibérique et l'Europe de l'Est et à la saturation du passage de

Vintimille. S'ils peuvent accueillir certains trafics venus du nord de l'Europe en direction de l'Italie, les tunnels suisses ne constituent pas une réponse au désenclavement du sud de l'Europe, ni aux échanges entre la France et l'Italie. En 2008, on comptait 2,9 millions de poids lourds entre les deux pays : le tunnel de base est conçu pour permettre, à son démarrage, le **report de la route au rail d'un million de poids lourds**, deux millions au moins à terme. C'est donc une infrastructure stratégique au cœur de l'Europe méridionale, garantissant un développement économique harmonieux avec le Nord.

27 % DU CÔÛT FINANÇÉ PAR L'EUROPE

Si le tunnel de base doit démarrer, c'est aussi parce que son **financement** est assuré de **façon tripartite**, ce qui lève un frein important. L'Union européenne a fait le choix d'accorder en priorité ses crédits aux sections transfrontalières, pour autant que la France et l'Italie s'engagent sur leur financement respectif et sur un planning de réalisation. **Avec le Brenner, la Transalpine Lyon-Turin est l'un des deux projets phares du programme RTE-T** (Réseau de Transport Transeuropéen) : les travaux de réalisation du tunnel de base sont financés dans ce cadre à hauteur de 27 %, soit une première tranche de 671,8 M€ pour la période 2007-2013.

Globalement, la participation de la France s'élève à 3 Mrds € environ, soit un coût inférieur à une ligne à grande vitesse type Rennes-Le Mans, ou moins de 10 % du programme de transport collectif annoncé récemment pour le Grand Paris (32,4 Mrds €). N'oublions pas que la construction du tunnel va s'étaler sur une dizaine d'années, ce qui laisse le temps de trouver et d'échelonnner les financements via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France (AFITF).

LE TUNNEL DE BASE : LE MAILLON CLÉ DU PROGRAMME

Si le tunnel de base est fondamental, c'est aussi parce qu'il assure un effet de levier dans la réalisation de l'ensemble du programme Lyon-Turin. Une fois le tunnel de base livré, le reste du chantier n'a d'autre option que de sortir de terre... Au risque sinon d'avoir construit une infrastructure exceptionnelle mais incomplète ! Les exemples abondent : si Eurotunnel a été achevé en 1994, la ligne à grande vitesse permettant de rallier le cœur de Londres à Charing Cross n'a été livrée qu'en 2008. Même constat pour le Perpignan-Figueras qui a été achevé en février 2009 mais dont la réalisation des accès est prévue pour 2013 jusqu'à Barcelone, après une mise en service partielle fin 2010. Côté suisse, la réflexion n'a pas encore abouti concernant les accès au tunnel du Gothard depuis l'Allemagne ou l'Italie alors que le percement du premier tube de l'ouvrage est achevé depuis octobre 2010 ! Dans la plupart des cas, les sections nationales sont plus complexes à faire accepter par les populations et à financer. **En revanche, une fois le tunnel de base réalisé, ne se pose plus la question de la nécessité des accès à l'infrastructure de base...**

DEUX TUNNELS, UN PROMOTEUR UNIQUE

Il est plus que temps de désigner le maître d'ouvrage du tunnel de base : c'est à lui qu'incombe la responsabilité de préparer et lancer la procédure de consultation des entreprises au niveau européen, laquelle nécessite des années de travail. Il sera le garant du respect des coûts et des délais. Pour prendre le relais de Lyon Turin Ferroviaire amené à disparaître, le Comité pour la Transalpine recommande que ce promoteur soit aussi le gestionnaire d'infrastructure du tunnel historique. Les contre-exemples sont nombreux où deux autorités se sont affrontées et ont paralysé les prises de décision (tunnel routier du Mont-Blanc ou travaux d'agrandissement du tunnel du Mont-Cenis). Les deux tunnels doivent être confiés à **un unique promoteur déterminé à augmenter les trafics, seul habilité à prendre les décisions qui vont dans l'axe d'une qualité de service et d'une rentabilité optimisées.**

Pour conclure, le Comité pour La Transalpine préconise le lancement de l'enquête d'utilité qui englobe la totalité du parcours côté français, afin de présenter un projet cohérent, dans toutes ses composantes fret et voyageurs. Il est aussi plus que jamais convaincu que cette enquête ne doit intervenir qu'après une entente entre les deux États autour du tunnel de base. Ne nous trompons pas sur les priorités. Promis pour le milieu de cette année devant Siim Kallas, Vice-président de la Commission européenne chargé des transports, seul l'avenant au traité de 2001 marquera le top départ.



BRÈVES

RENCONTRE DES DEUX MINISTRES DES TRANSPORTS AVEC LE COMMISSAIRE EUROPÉEN, SIIM KALLAS

Lors du conseil informel des ministres des Transports européens à Budapest, le secrétaire d'État aux Transports, Thierry Mariani et le ministre italien délégué aux infrastructures, Roberto Castelli, ont rencontré Siim Kallas. Au cours de ces échanges, il a été demandé à la France et à l'Italie de signer, d'ici la fin du semestre, l'accord bilatéral indispensable pour démarrer les travaux du tunnel de base. Ainsi, la Commission européenne maintient une pression sur les deux États, au risque de perdre les financements communautaires si ces conditions ne sont pas respectées. À cette occasion, Thierry Mariani a rappelé la volonté de la France de poursuivre la réalisation du Lyon-Turin.

RENCONTRE DES DEUX VICE-PRÉSIDENTES AUX TRANSPORTS RHÔNE-ALPES ET PIÉMONT

La Vice-présidente en charge des Transports de la Région Rhône-Alpes, Bernadette Laclais, et son homologue piémontaise, Barbara Bonino, se sont rencontrées à Modane afin d'échanger leur point de vue sur les liaisons ferroviaires transfrontalières, et plus particulièrement la liaison Lyon-Turin. L'entretien leur a permis de partager une position commune, à savoir leur objectif de tout mettre en œuvre pour parvenir au plus vite à la signature de l'avenant au traité entre la France et l'Italie.

Dans l'immédiat, elles ont également réaffirmé la nécessité de ne pas exclure les dessertes de Lyon et Turin des nouvelles relations voyageurs Milan-Paris et ont décidé de préparer un protocole d'entente afin de développer l'intermodalité entre leurs deux régions.

REBONDISSEMENT DANS LA MISE EN ŒUVRE DE LA TAXE POIDS LOURDS

Le déploiement de la taxe poids lourds a été programmé pour début 2013, a indiqué Daniel Bursaux, Directeur général des infrastructures et des transports lors d'une table ronde organisée par le Sénat. Cette taxe d'un montant de douze centimes d'euro par kilomètre en moyenne, s'appliquera à tous les poids lourds français et aussi étrangers de plus de 3,5 tonnes, et couvrira tout le réseau routier national non privatisé (12 000 km) ainsi qu'une partie du réseau départemental (5 000 km). Les recettes provenant du réseau national bénéficieront à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), celles du réseau départemental seront reversées aux budgets des conseils généraux. Depuis, l'appel d'offres remporté par le consortium piloté par l'italien Autostrade (composé par la SNCF, Thalès, SFR et Stéria) a été suspendu en février par une décision du tribunal administratif. Décision qui annule la procédure et reporte la mise en œuvre de cette éco-tax.

ILS ONT DIT...

SIIM KALLAS «Vice-président de la Commission européenne chargé des transports - octobre 2010
"Je souhaite un rail européen unique en 2050, où le rail sera dominé par le transport des marchandises sur les distances de plus de 300 kilomètres."

THIERRY MARIANI «Secrétaire d'État chargé des Transports - Conseil informel des ministres européens des transports - février 2011
"Afin de financer les grandes infrastructures de transport, et compte tenu du contexte budgétaire actuel, j'ai particulièrement mis en valeur l'expérience française de PPP, notamment en matière de grands projets ferroviaires."



ALTERO MATTEOLI «Ministre italien des Infrastructures et des Transports - octobre 2010
"L'accord de la Commission ministérielle chargée de l'étude d'impact environnemental de la descenderie de la Maddalena est une très bonne nouvelle qui confirme la volonté du gouvernement de réaliser la liaison ferroviaire Turin-Lyon dans le respect du programme fixé avec l'Europe."

LOUIS BESSON «Ancien ministre et président de la délégation française dans la Commission Intergouvernementale franco-italienne (CIG) - février 2011
"Nous espérons tous que l'Italie sera au rendez-vous dans les prochains mois avec le début du percement de la galerie de la Maddalena."

ANDREA RONCHI «Ministre italien délégué aux politiques européennes - La Stampa - octobre 2010
"La liaison Turin-Lyon est essentielle pour l'Italie, le gouvernement fera tout ce qui est nécessaire pour réaliser cet ouvrage qui permettra de transférer les poids lourds sur le rail, de construire une grande zone logistique et de contribuer à la création de milliers d'emplois dans notre pays."

MORITZ LEUENBERGER «Ministre fédéral suisse des Transports - Jonction du percement du Gothard - octobre 2010
"La Suisse a percé sous les Alpes le plus long tunnel ferroviaire du monde pour offrir une voie rapide sur l'axe de transit nord-sud."