

## BRÈVES

LYON-TURIN :  
SIGNATURE PROCHAINE  
D'UN PREMIER MARCHÉ

Hubert du Mesnil, Président de Lyon Turin Ferroviaire, a indiqué la signature prochaine du marché de la galerie de Saint-Martin-la-Porte, ce qui permettrait un démarrage du chantier à la fin de l'année ou début 2015, conformément aux décisions prises lors du Sommet de Rome de novembre 2013. Ces travaux de reconnaissance géologique conduisent bien à la réalisation d'une partie du futur tunnel de base entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, puisque cette galerie, longue de 9 km sur un total de 114 (un double tube de 57 km), représentera un douzième environ de l'ouvrage total.

ADOPTION DU BUDGET  
2014-2020 PAR LE  
PARLEMENT EUROPÉEN

Le Parlement européen a adopté en novembre le budget de l'Union européenne pour la période 2014-2020. Un budget globalement en baisse, excepté certaines enveloppes qui sont en hausse notamment pour l'interconnexion des transports, la recherche et la mobilité. Un montant de 23,17 Md€ sera dédié aux futurs grands axes de transport européens, retenus par l'Union européenne dont la future liaison ferroviaire, fret et voyageurs, Lyon-Turin, et ce, afin d'améliorer les connexions transfrontalières et d'éliminer les goulets d'étranglement. 40 % de cofinancement devrait être alloué au tunnel de base du Lyon-Turin.

LE TRAIN DE FRET LE PLUS  
LONG D'EUROPE ENTRE  
LYON ET NÎMES

Un train de fret expérimental de 1500 mètres, le plus long d'Europe, a circulé en janvier entre la région lyonnaise et Nîmes. Deux fois plus long que les trains de fret classiques de 750 mètres, il peut comporter jusqu'à 70 wagons au lieu de 35 actuellement, ce qui pourrait relancer le développement du fret ferroviaire. Il s'agit d'un test européen réalisé par 16 partenaires (dont la SNCF et RFF). La mise en service commerciale est espérée pour 2016.

## ÉDITO

(SUITE DE LA PAGE 1)

Enfin et surtout, cette liaison sera aussi un facteur de développement de l'emploi avec près de **2800 emplois directs** en Maurienne **en phase chantier dont plus de 2000 sur les cinq années les plus importantes de travaux**, ce qui n'est pas négligeable dans la période actuelle.

Des mesures concrètes pour restreindre  
le trafic routier

L'ensemble de ces éléments milite pour la réalisation

de la Transalpine Lyon-Turin, et plus précisément du tunnel de base, que soutient la CGT.

Mais en attendant, nous rappelons également l'impérieuse nécessité que des mesures concrètes soient engagées **afin de restreindre le trafic routier**, notamment en refusant la circulation des poids lourds de 44 tonnes et en adoptant la taxe sur la redevance poids lourds au niveau européen, ce qui sous-tend de relancer les négociations pour l'application de l'écotaxe dès que possible.

## ACTUALITÉS

MOBILISATION DES PARLEMENTAIRES  
ET DES ENTREPRISES EN FAVEUR DU LYON-TURIN

Plus de **95 sénateurs et députés européens de toutes tendances** ont signé "un appel au chef de l'État en faveur d'avancées concrètes pour le Lyon-Turin" et l'ont rendu public au Sénat, à l'avant-veille du sommet



franco-italien de Rome en novembre dernier.

Dans le même temps, les acteurs économiques, sous l'égide de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région (CCI RA), le Medef et la CGPME ont publié un **"appel de 1000 entreprises de Rhône-Alpes"** aux plus hautes autorités de l'État pour demander le lancement, dès 2014, du premier tronçon du tunnel de base transfrontalier, maillon central de ce grand projet européen. En Italie, à l'initiative du Comitato Transpadana, 450 entreprises se sont engagées également pour accélérer le processus décisionnel.

Ces démarches ont permis de recueillir des témoignages de soutien et ont montré un fort attachement pour ce grand projet européen, vecteur de compétitivité et d'attractivité pour la France.

## LANCLEMENT DU PROJET EUROPÉEN PLAT.F.O.R.M.

Le projet européen PLAT.F.O.R.M. (*Platform to Form Opinions Related to Mobility*) a démarré en septembre 2013 et a pour enjeu la prise en compte de la durabilité sociale dans le processus décisionnel relatif aux infrastructures de transport dans les régions de l'espace alpin. Il est conduit par cinq partenaires : le Comitato Transpadana, la Région Vénétie, la Province de Turin, l'Université technique de Vienne (Autriche) et le Comité pour la Transalpine.

Dans ce cadre, le Comité pour la Transalpine a organisé le 1<sup>er</sup> colloque transnational du projet **le 25 février 2014 à Lyon** sur le thème *"Pour préparer 2020 : proposition de capitalisation sociale des projets espace alpin"*. Au programme figuraient les premiers résultats de la capitalisation, ainsi qu'une discussion sur les processus de concertation et un échange de bonnes pratiques autour du projet PUMAS : *Concertation et participation citoyenne dans la planification de la mobilité*.

En savoir plus : [www.platformproject.eu](http://www.platformproject.eu)



directrice de publication : Marie-Hélène Morin | conception : Marie-Lavillaine / Graphica | photos : © DR | impression : Lamazière

## LYON-TURIN : LA DÉMARCHÉ GRAND CHANTIER SE MET EN PLACE

Le Préfet de Savoie, Éric Jalon, en lien avec le Conseil Général de la Savoie et la Région Rhône-Alpes, a réactivé le dispositif d'accompagnement du territoire autour du Lyon-Turin, dénommé "démarche Grand Chantier".

Le 14 février dernier, plusieurs sujets ont été abordés avec le Comité Départemental Savoie et les acteurs locaux en Maurienne : l'actualité pour la section transfrontalière comme pour les accès français du Lyon-Turin, les enjeux de la "démarche Grand Chantier" (emploi, formation, hébergement, assistance aux entreprises, actions foncières d'accompagnement...) et **la constitution d'un observatoire du Grand Chantier** en Maurienne. Il s'agit de disposer dès maintenant, et en continu lors de la réalisation des travaux du Lyon-Turin voire au-delà, d'un outil de lecture du chantier et du territoire. Il permettra d'une part de comprendre et anticiper les bouleversements du territoire d'us au Lyon-Turin, et d'autre part de s'appuyer sur un outil adapté au suivi des chantiers, pour une aide à la décision des acteurs publics (en matière d'emploi, de formation...).

En Italie, une démarche est en cours, la "Smart Valley Susa", visant à accompagner le territoire concerné par le Lyon-Turin, notamment par des programmes sur l'énergie ou le développement du très haut débit numérique.

Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin  
8, rue Paul Montrochet | 69 002 Lyon  
tél : +33 (0)4 26 73 51 57 | [info@transalpine.com](mailto:info@transalpine.com)  
[www.transalpine.com](http://www.transalpine.com)

## latransalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



## DOSSIER

AFA :  
DES DÉCISIONS  
TOUJOURS  
EN ATTENTE !

PAGE 4  
PARLEMENTAIRES  
ET ENTREPRISES  
MOBILISÉS AUTOUR  
DU LYON-TURIN

LANCLEMENT DU PROJET  
EUROPÉEN PLAT.F.O.R.M.

## ÉDITO

## "LE LYON-TURIN : UN ENGAGEMENT IMMÉDIAT POUR LE REPORT MODAL"



GILBERT GARREL  
Secrétaire général de la Fédération  
CGT des cheminots



BRUNO BOUVIER  
Secrétaire général du Comité régional  
CGT Rhône-Alpes

péen par le Parlement européen le 19 novembre 2013 rend en effet possible le financement de l'engagement par l'Europe des travaux du tunnel de base à hauteur de 40 % de son coût (8,5 Md€) soit, conformément à l'accord binationnel de janvier 2012, 42,1 % pour la part de la France (2,1 Md€) et 57,9 % pour la part de l'Italie (3,0 Md€).

L'Europe a donc tenu ses engagements. Il reste aux **États français et italien de confirmer leurs engagements pour répondre au prochain appel à projet de l'Union européenne**. Nous soutenons pleinement le triple objectif qu'avait affiché l'accord franco-italien du 29 novembre 2001 :

Accroître le trafic fret ferroviaire classique,  
objectif réaffirmé dans le Traité de 2012.

La liaison Lyon-Turin s'intègre pleinement dans la démarche du Grenelle de l'environnement dont l'engagement d'augmenter la part du ferroviaire de 25 % va de pair avec la réalisation du tunnel de base, 1<sup>re</sup> phase du Lyon-Turin.

Développer de nouvelles formes de transport  
et un service d'autoroute ferroviaire.

Depuis l'expérience réalisée dès novembre 2003, le trafic n'a cessé de progresser. Avec la mise au gabarit du tunnel du Mont-Cenis,

ce service monte en puissance et répond aux demandes des transporteurs routiers. Il reste à lancer rapidement l'exploitation d'une autoroute ferroviaire exploitée par la SNCF, récupérant dans la plaine de l'Ain les poids lourds venant du Nord en direction d'Orbassano - Italie.

Seul un tunnel de base pourrait permettre d'aborder dans de bonnes conditions économiques l'évolution de ce trafic sans gêner l'évolution des liaisons de voyageurs.

Améliorer les relations voyageurs  
internationales et régionales avec des liaisons  
régionales rapides.

Au-delà des gains de temps importants que permettrait la nouvelle ligne Lyon-Turin, c'est surtout au niveau de la désaturation de la ligne Lyon-Chambéry que des progrès sont à attendre au niveau TER, avec des liaisons nettement accélérées et plus nombreuses entre Lyon et les principales villes des Alpes (Chambéry, Annecy Grenoble).

Le décret du 23 août 2013, publié au journal officiel du 25 août 2013, déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien, est un premier élément d'avancée de cette liaison ferroviaire Lyon-Turin, dont nous nous félicitons.

Suite de l'édito en page 4



# DOSSIER

## AUTOROUTE FERROVIAIRE ALPINE DES DÉCISIONS TOUJOURS EN ATTENTE !

En 2013, l'AFA a franchi la barre des 200 000 poids lourds transportés depuis sa création. Un chiffre qui atteste de sa pertinence commerciale. Or, aucun calendrier n'encadre encore sa mise en concession, attendue vainement depuis cinq ans. L'AFA s'inscrit-elle vraiment parmi les priorités gouvernementales ?

Malgré les textes (Convention alpine de 1991, loi Grenelle de 2009, Livre blanc de l'Union européenne sur les transports de 2011), la nécessité d'améliorer les infrastructures pour faciliter le report des trafics sur le rail se concrétise très lentement, trop lentement.

Ainsi, dans l'accord franco-italien de 2012 (annexe 3 sur la "promotion du report modal pour les passages franco-italiens"), les gouvernements se sont engagés "à mener conjointement une politique visant à favoriser le report modal de la route vers le fer dans les Alpes", adoptant notamment "une position commune (...) pour renforcer l'attractivité du franchissement des Alpes par l'itinéraire ferroviaire Lyon-Turin. (...) À l'issue de la procédure de consultation en cours, l'objectif est de disposer d'un nouveau service opérationnel en 2012." Opérationnelle, l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) l'est, au sens où elle enregistre dix ans plus tard de bons résultats.

### TAUX D'ACTIVITÉ RECORD POUR L'AFA

2013 aura même été la meilleure année en termes de trafic pour l'AFA qui aura transporté 31 616 semi-remorques au cours de l'année, soit 23 % de plus qu'en 2012, son plus haut niveau d'activité depuis le lancement du service en 2003 ! Un bilan que la société exploitante (SNCF Geodis, en partenariat avec Trenitalia) explique en grande partie par l'ouverture du service au gabarit GB1, intervenue en juin 2012 : celle-ci permet de charger des remorques de 4 mètres de haut, rendant l'offre, jusque-là réservée aux camions-citernes, beaucoup plus attractive. Concrètement, l'AFA propose aujourd'hui entre Aiton et Orbassano 4 à 5 aller-retour par jour, pour parcourir 175 km en 3 heures, en accompagné ou non accompagné et sur des convois courts (11 wagons soit 22 remorques pour un développé total de 430 m) en raison de fortes rampes sur la ligne actuelle. Au global, le **taux de remplissage atteint sur l'année, les 86 %**, ce qui est un bon score rapporté au 65 % enregistré en 2006.

### L'AFA DANS LE FLOU

Si l'AFA a trouvé son marché, de fortes incertitudes planent encore autour de son statut. Faut-il s'interroger sur la volonté réelle de concrétiser, dans des délais rapides, les décisions qui ont été prises par les deux États ? Les gouvernements français et italien ont certes rappelé au sommet de Rome de novembre 2013 la nécessité de "poursuivre l'exploitation de l'autoroute ferroviaire alpine", s'engageant à "mettre en place les procédures propres à garan-



tir le passage au plus tard en 2015 de la phase expérimentale à la phase définitive du service, avec un objectif de continuité du report modal transalpin." En cause : "la finalisation dans les plus brefs délais de l'appel d'offres pour l'adjudication du service définitif".

Or, la procédure d'appel d'offres est toujours en suspens et attend vainement d'être relancée, repoussant d'autant l'adjudication définitive du service. Cantonnée dans le flou, l'AFA fonctionne toujours avec une subvention des États qui représente la moitié de son budget. Soit un déficit d'exploitation d'environ 10 M€, à charge égale pour les budgets français et italien qui pourtant s'en passeraient bien !

Il est devenu **urgent de clarifier les dernières étapes de la procédure, du cahier des charges et des modalités de réponse.**

### DE NOUVELLES AUTOROUTES FERROVIAIRES ACTÉES

Le gouvernement français a pourtant montré récemment sa capacité à aller de l'avant sur le sujet, avec le lancement de deux nouvelles autoroutes ferroviaires : l'Autoroute ferroviaire Atlantique entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes) dont la mise en service est prévue en 2016. Et l'Autoroute ferroviaire Calais - Le Boulou, annoncée pour 2015.

D'ici à 2016, la France devrait disposer d'un réseau d'autoroutes ferroviaires nord-sud complet, avec 4 tronçons reliés entre eux. Ce réseau s'imbrique dans la logique des corridors promue par l'Europe : sa mise en service commerciale a été finalisée en fin d'année 2013 pour 3 d'entre eux en France (voir carte ci-dessus) avec à la clé, la promesse d'une meilleure interopérabilité pour un réseau plus fiable et plus performant.



### VERS UN RÉSEAU FRANÇAIS D'AUTOROUTES FERROVIAIRES

**Autoroute ferroviaire Atlantique** : prévue pour début 2016, avec 4 aller-retour quotidiens. Elle sera la première à permettre la circulation de trains longs de plus de 1 000 mètres.

**Autoroute ferroviaire Côte d'Opale - Perpignan** : annoncée pour 2015, avec deux aller-retour quotidiens.

**Autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg** (Bettembourg-Le Boulou) : mise en service en 2007, elle couvre 1 000 km et offre quatre navettes par jour (dont une avec un allongement à 850 m).

**Autoroute ferroviaire alpine** (Aiton-Orbassano) : avec 4 à 5 navettes par jour pour un trajet de 175 km. Un projet d'extension du service en région lyonnaise est à l'étude (Grenay), avec mise en réseau possible avec les autres autoroutes ferroviaires.

### AFA : PAS D'AUTRE ALTERNATIVE DANS L'ATTENTE DU LYON-TURIN

Dans ce contexte, l'AFA fait vraiment figure d'objet roulant non identifié. À elle seule, elle ne saurait bien sûr entraîner un report modal massif, la capacité de la ligne historique actuelle ayant ses propres limites (pentes fortes, d'où limitation de tonnage, vitesse réduite et coût de traction élevé)... Elle sera prolongée vers la région lyonnaise (Grenay), où sera créée une nouvelle plateforme de chargement connectée au reste du réseau ; des crédits inscrits au prochain Contrat de Plan État/Région 2014-2020 pourraient être mobilisés dans cet objectif. Le service atteindra alors les 100 000 poids lourds transportés par an. C'est surtout la seule alternative aux passages alpins, dans l'attente de la mise en service du tunnel de base du Lyon-Turin qui lui, pourra accueillir des trains lourds ou longs et proposer des solutions d'autoroute ferroviaire à grands gabarits, contribuant à transférer de la route au rail 1 million de poids lourds. D'autant que les trafics ne faiblissent pas aux passages alpins, avec 2 560 000 poids lourds en 2012 comme les années précédentes, soit 7 000 camions par jour en moyenne.

### L'URGENCE D'UN CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE

Alors, l'AFA, mythe ou réalité ? La question se pose aussi pour d'autres dispositifs de soutien au report modal comme la suspension de l'écotaxe qui fragilise l'AFITF (voir notre article ci-contre). Compte tenu des résultats atteints aujourd'hui par l'AFA et du réseau national en cours de développement, il faut maintenant et très rapidement des signaux concrets et rapides de la part des deux pays : un calendrier précis de décisions pour la mise en concession définitive de l'AFA, qui traduirait dans les faits une ambitieuse politique de report modal régulièrement énoncée ces dernières années et que toutes les populations de l'arc alpin ont trop longtemps attendue.

## BRÈVES

### LA LOI APPROUVANT LE LYON-TURIN PUBLIÉE AU JO

Le 2 décembre, la loi n° 2013-1089 autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin est parue au Journal Officiel.

### LYON-TURIN : LA PRIORITÉ DES PRIORITÉS POUR BRUXELLES

La future liaison Lyon-Turin pourra bénéficier de 5 Md€ entre 2014-2020 avec quatre autres liaisons transfrontalières, qui constituent les "priorités des priorités" des réseaux trans-européens de transports. C'est ce que la Commission européenne a récemment confirmé dans une communication. L'agenda précis des travaux devrait être approuvé fin 2014.

### MOBILISATION DE LA FNAUT EN FAVEUR DU LYON-TURIN

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) défend de longue date le chantier du Lyon-Turin. Elle a récemment réanalysé attentivement l'ensemble des arguments avancés par les opposants et estime qu'ils ne sont pas convaincants. Pour elle, la réalisation du tunnel de base est indispensable à un report massif des trafics fret et voyageurs sur le rail, bénéfique pour l'environnement. Se référant au tunnel suisse du Lötschberg, elle assure que son exploitation est moins coûteuse qu'une ligne culminant à 1 300 m d'altitude, soulignant qu'après 4 ans de mise en service, le trafic annuel est passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes. Elle rappelle que l'Italie est le seul pays voisin de la France à ne pas être relié efficacement à son réseau ferroviaire à grande vitesse.

### AFITF : BUDGET RÉSERVÉ AUX DOSSIERS ULTRA-PRIORITAIRES

Le Conseil d'administration de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) a voté son budget pour 2014 prévoyant 1,8 Md€ de crédits de paiement, contre 1,912 Md€ l'année précédente. Le Président de l'Agence, Philippe Duron a indiqué que les choix d'investissement de l'AFITF porteront sur la régénération des réseaux ferroviaires, la sécurité et le respect des engagements pris par le passé. Il a précisé que les ressources de l'agence "seront réservées aux dossiers ultra-prioritaires parmi lesquels le démarrage du creusement de la galerie de Saint-Martin-la-Porte (pour le dossier du Lyon-Turin). L'AFITF ne prendra pas de nouveaux engagements tant qu'il n'y aura pas de visibilité sur le devenir de l'écotaxe. Un rapport parlementaire est attendu sur le sujet en avril : le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, souhaite que le dispositif entre en vigueur avant la fin de l'année 2014.

## ILS ONT DIT...

**SIIM KALLAS** : Commissaire européen en charge des transports - Janvier 2014  
"Selon les dispositions du MIE (Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe), le projet de tunnel transfrontalier entre la France et l'Italie se verra allouer 40 % de taux de cofinancement par l'Union européenne."

**FRANÇOIS HOLLANDE** : Président de la République - Sommet franco-italien - Novembre 2013  
"Récemment, il y a eu le vote par le Parlement européen du cadre financier pluriannuel, c'est-à-dire des fonds qui vont être dégagés et dont une part sera affectée à cet équipement du Lyon-Turin. En 2014, l'appel d'offres lancé sera souscrit et nous pouvons penser que les travaux pourront être engagés à la fin de 2014 ou au début de 2015."

**ENRICO LETTA** : Président du Conseil italien - Novembre 2013  
"Le gouvernement italien estime que ce lien ferroviaire sous les Alpes est indispensable au développement du fret entre l'Italie et le reste de l'Europe."

**FRÉDÉRIC CUVILLIER** : Ministre des Transports - Février 2014  
"Le Lyon-Turin et le Canal Seine Nord devront être réalisés, et il faudra pour cela répondre à l'appel à propositions de la Commission européenne dans les prochains mois."

**MARIO VIRANO** : Commissaire du gouvernement italien pour la liaison Lyon-Turin - Janvier 2014  
"2013 a été l'année qui a signé l'irréversibilité de l'avancement de la ligne Lyon-Turin et 2014 sera une année importante car elle mettra en œuvre les décisions approuvées lors du dernier sommet intergouvernemental entre la France et l'Italie."

**THIERRY REPENTIN** : Ministre délégué auprès du Ministre des Affaires européennes - Décembre 2013  
"On a deux chantiers, le canal Seine-Nord et la liaison ferroviaire Lyon-Turin, qui sont une chance pour nos territoires. Ce sont des chantiers qui irrigueront beaucoup d'autres chantiers qui vont venir se greffer. Il est important à l'échelle de l'Europe de faire des connexions entre les pays, entre plusieurs voies d'eau et plusieurs lignes de chemin de fer."

**YVES POZZO DI BORGIO** : Sénateur centriste et rapporteur de l'accord au Sénat - Novembre 2013  
"Si nous ne nous dépêchons pas, nous risquons d'être dépassés par la Suisse et l'Autriche, qui investissent sur les liaisons ferroviaires. Le Lyon-Turin est la seule liaison qui traverse les Alpes d'ouest en est et non du nord au sud, par conséquent, si nous ne la réalisons pas, ce sont les échanges entre la France et l'Italie, respectivement second partenaire commercial, qui sont en danger."