

la transalpine

Liaison ferroviaire fret et voyageurs lyon-turin

Lyon - Turin - Budapest

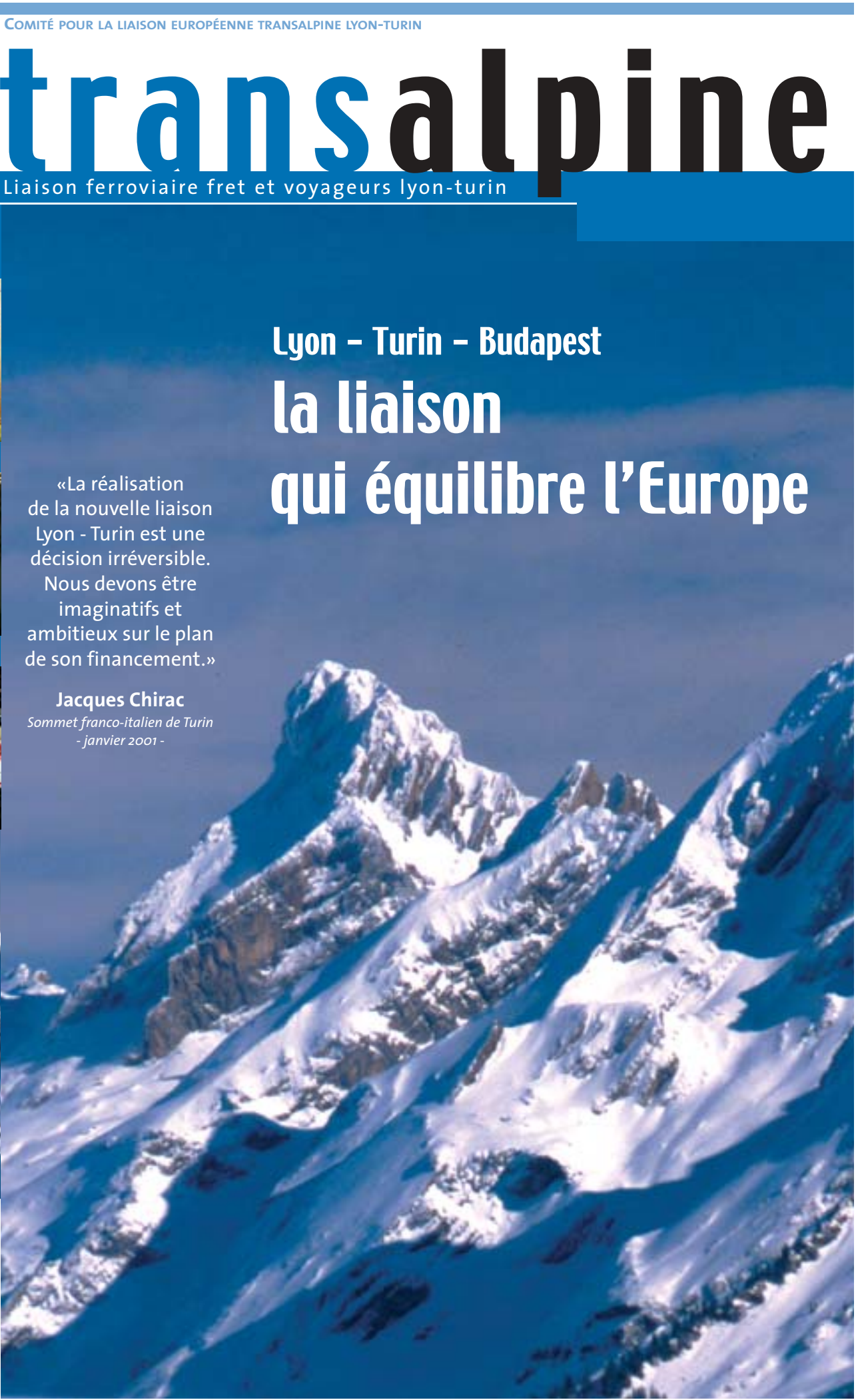
la liaison qui équilibre l'Europe

«La réalisation
de la nouvelle liaison
Lyon - Turin est une
décision irréversible.

Nous devons être
imaginatifs et
ambitieux sur le plan
de son financement.»

Jacques Chirac

*Sommet franco-italien de Turin
- janvier 2001 -*



«La réalisation du Corridor n° V est aussi importante que l'entrée dans la zone Euro.»

Carlo Azeglio Ciampi

Président de la République italienne

«L'élargissement de l'Union européenne vers l'Est place le projet prioritaire Lyon-Turin-Trieste-Ljubljana-Budapest dans une position charnière pour répondre aux besoins grandissants de mobilité des biens et des personnes entre, d'une part, une Europe que l'on pourrait qualifier «d'Atlantique» et d'autre part une Europe du «levant» qui regroupe les pays Danubiens et des Balkans. Cette liaison traversera des régions parmi les plus dynamiques du continent qui pourraient représenter à moyen terme une nouvelle zone de prospérité, l'équivalent de la fameuse «banane bleue», sur un arc reliant Rhône-Alpes jusqu'à la Slovénie, voire au-delà.»

François Lamoureux

Directeur Général à la Direction Générale Énergie et Transports de la Commission européenne



Rééquilibrer les échanges en Europe

Un outil d'aménagement du territoire européen

■ La transalpine Lyon - Turin est un élément clé du réseau européen des transports. C'est le maillon manquant permettant de mettre en réseau 5 000 km de lignes existantes reliant 250 millions d'Européens.

Ce programme est essentiel pour l'essor économique et culturel des régions du sud de l'Europe et pour l'amélioration des conditions de trafic sur l'Arc sud européen, constitué par des régions à fort potentiel de développement de la Péninsule ibérique à l'Europe centro-orientale en passant par la plaine du Pô.

Un contreponds efficace à l'axe Rhin - Danube

■ Depuis plus d'un siècle, l'Europe économique et démographique s'est développée autour d'un axe - baptisé «la banane bleue» - allant du sud-est de l'Angleterre à l'Italie du nord en traversant l'Allemagne.

Le renforcement de cette terre de prospérité, combiné à l'élargissement de l'Europe à l'Est, ne doit pas entraîner une marginalisation de la partie sud-occidentale du continent.

N'est-il pas temps de modifier cette carte en rapprochant l'Europe du Nord de l'Europe du Sud et développer un axe d'équilibre et de richesse au sud de l'Arc alpin ?

Lyon - Turin - Budapest : un projet européen prioritaire

■ La transalpine Lyon - Turin - Budapest, inscrite parmi la liste des projets prioritaires lors du Sommet des Chefs d'État à Essen en 1994, a été adoptée par un vote du Parlement européen en avril 2004. La Commission européenne encourage sa réalisation car elle répond parfaitement aux orientations définies en 2001 dans son « Livre Blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ».



- Réseau transeuropéen Lisbonne - Kiev
- Future ligne transalpine Lyon - Turin, le maillon manquant
- Autres axes majeurs
- Déplacement de la «banane bleue» avec l'élargissement à l'Est de l'Europe
- Arc sud européen

La transalpine Lyon - Turin : la réponse adaptée

Une liaison ferroviaire à haute capacité, fret et voyageurs

- La transalpine Lyon - Turin c'est :
- **une nouvelle liaison fret**, respectueuse de l'environnement et complémentaire des autres modes de transport, permettant d'acheminer au moins 40 millions de tonnes de marchandises par an (soit l'équivalent de près de 2 millions de camions),
- **une nouvelle liaison voyageurs** permettant à 7 millions de voyageurs par an un gain de temps de deux heures par rapport à aujourd'hui,
- **un chantier européen** de construction et d'aménagement de plus de 200 km de lignes nouvelles entre Lyon et Turin, traversant les Préalpes et les Alpes, avec plusieurs tunnels et ouvrages d'art.

Il est indispensable de mettre en place une structure opérationnelle juridique et financière, partenariale et transparente, permettant de mobiliser sans délai tous les moyens disponibles, humains, techniques et financiers, publics et privés.

Raymond Barre

Expérimenter la route roulante

- Une expérimentation de nouveau matériel a été lancée en 2003 entre Aiton - Bourgneuf (F) et Orbassano (I). Elle sert de test en grandeur nature et préfigure le futur service d'autoroute ferroviaire qui atteindra sa pleine capacité avec la mise en service du tunnel de base, et la création de plates-formes logistiques à l'Est de Lyon.

Un financement basé sur un Partenariat Public - Privé (PPP)

- Le coût d'objectif de 13 milliards d'euros, fixé lors de la signature du Mémoire d'Entente franco-italien à Paris en mai 2004, doit être impérativement respecté car il constitue le fondement d'un accord partenarial entre les financeurs potentiels.

Cet accord partenarial ne pourra être obtenu que par une transparence et un engagement ferme des États, sur leurs niveaux d'intervention.

Une solution de financement innovante doit être mise en place en s'appuyant sur un partenariat public - privé qui garantisse le soutien financier de l'Union européenne d'au moins 20 %. La solution d'un financement mixte sur la section internationale a reçu l'aval de groupements bancaires franco-italiens et de la BEI (Banque Européenne d'Investissement).



Si la France et l'Italie semblent afficher une volonté claire de réaliser ce projet, il faut que cette volonté se concrétise dans les faits, notamment en ce qui concerne la recherche d'un montage financier ambitieux.

Loyola de Palacio

Coordonnatrice européenne
du projet Lyon - Turin - Budapest



Il faut être lucide : l'enjeu du Lyon - Turin dépasse de beaucoup celui d'une simple liaison ferroviaire. C'est un projet de société, un projet indispensable pour le développement du Sud et de l'Est de l'Europe, un projet vital pour l'avenir des Alpes. Aujourd'hui, on voit bien que ce qui est en jeu, c'est l'extrême fragilité des Alpes, confrontées à une croissance exponentielle des transports.

Sergio Pininfarina

Président d'honneur de la Commission intergouvernementale pour la réalisation du Lyon - Turin

Un programme efficace, sobre et performant

■ Le meilleur atout pour faire adhérer l'ensemble des partenaires français et italiens, financiers ou futurs clients, en faveur d'un programme fret et voyageurs à haute capacité, est de garantir la plus grande transparence dans la conception et le montage du projet.

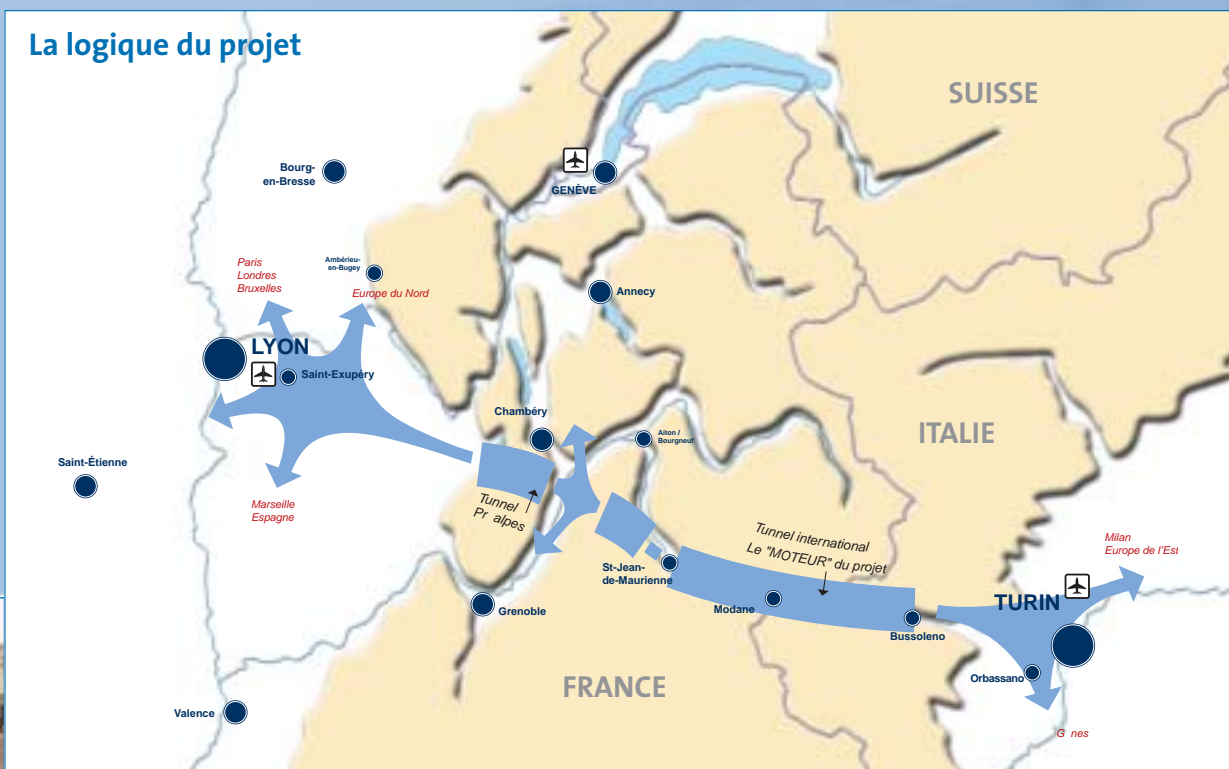
La réalisation de la transalpine Lyon - Turin doit répondre à l'exigence de **qualité et de fiabilité du service** attendue par les clients. Ce projet **intermodal** permettra de modifier radicalement l'offre de transport et de mieux utiliser les réseaux routiers, ferroviaires et aériens existants.

Indéniablement, les liaisons transalpines font partie des projets présentant un intérêt qui va bien au-delà de celui des seuls États membres directement impliqués dans leur réalisation. Les sections transfrontalières de ces projets sont donc des candidats potentiels pour l'obtention d'un taux de financement communautaire majoré.

Jacques Barrot

Vice-président de la Commission européenne, responsable du transport

La logique du projet



Une saturation des infrastructures existantes en 2015

Les dernières études sur l'évolution des trafics réalisées par la société Lyon Turin Ferroviaire (LTF) montrent que les infrastructures existantes seront saturées en 2015.

Il convient donc d'engager la réalisation de la transalpine Lyon - Turin dès 2007, pour rester dans les délais fixés par les États français et italien lors du Sommet de Turin en janvier 2001.

Rendre les traversées alpines plus sûres

Diminuer les risques

■ Les accidents du Mont-Blanc et du Saint-Gothard ont montré les limites des tunnels routiers actuels et de leurs voies d'accès.
Les ouvrages ferroviaires existants ne sont plus adaptés (le tunnel du Mont-Cenis date de 1870 !).

Des équipements répondant aux nouvelles exigences de sécurité, de capacité, d'efficacité et de fiabilité sont aujourd'hui nécessaires.

La fragilité du massif alpin

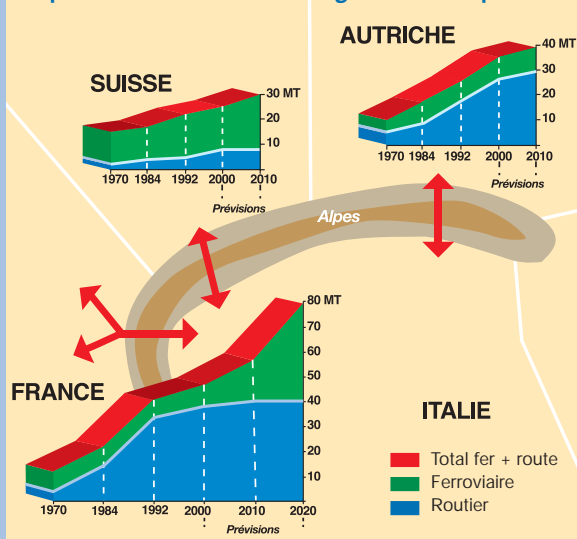
■ Véritable joyau au cœur de l'Europe, entouré de régions parmi les plus riches et les plus dynamiques, le massif alpin est soumis à de fortes pressions.
La **Convention alpine** signée en 1991 par les 8 pays de l'Arc alpin demande de limiter les nuisances environnementales, les risques dus au trafic, en particulier routier et de concilier développement et préservation des territoires.

Ne plus favoriser le « tout routier »

■ Le trafic sur l'Arc alpin est passé de 50 millions de tonnes (MT) en 1980 à 145 MT en 2003. Et les prévisions (hypothèses basses) sont de 190 MT pour 2015 et de 270 MT en 2030.

Jusqu'à aujourd'hui, entre la France et l'Italie, cette croissance de trafic s'est faite exclusivement au profit du mode routier. Il convient à présent de répondre aux besoins futurs en assurant un rééquilibrage des trafics de la route vers le rail.

Répartition modale des échanges sur l'Arc alpin



Le rééquilibrage de la route vers le rail : un choix politique

■ La réussite de l'exemple Suisse, qui va se doter dans les dix ans de deux grands tunnels ferroviaires, est la preuve que le rééquilibrage de la route vers le rail est possible.
■ Lors de la signature du Mémorandum du 5 mai 2004, les deux États se sont engagés à mener une politique forte de rééquilibrage de la route vers le rail dans les Alpes.



Les dates clés

- 1991** ■ Convention alpine qui vise à réduire les nuisances et les risques en matière de transport intra-alpin et transalpin
 - Création du Comité pour la Transalpine (F) et du Comitato Transpadana (I) pour promouvoir la réalisation du Lyon - Turin
- 1994** ■ Sommet européen des Chefs d'État : la transalpine Lyon - Turin est retenue parmi les 14 projets prioritaires
- 1995** ■ Création du GIP Transalpes, chargé des études préalables aux prises de décisions des deux États pour la réalisation du projet Lyon - Turin

29 janvier 2001 ■ Signature de l'accord franco-italien pour la réalisation de la nouvelle ligne transalpine Lyon - Turin
 « Cette décision est irréversible. Nous devons être imaginatifs et ambitieux sur le plan de son financement. » **Jacques Chirac**

- 2001** ■ Création de LTF : société chargée de mener les études complémentaires et la conduite des travaux de reconnaissance de la partie franco-italienne du programme
- 2002** ■ Début des travaux préparatoires du tunnel franco-italien sous les Alpes
- 2003** ■ Remise au Premier Ministre de la « Déclaration commune » en faveur du Lyon - Turin, signée par 100 parlementaires et représentants du monde économique de Rhône-Alpes

21 avril 2004 ■ Vote du Parlement européen confirmant l'inscription du Lyon - Turin - Budapest comme projet prioritaire

5 mai 2004 ■ Signature du Mémorandum franco-italien fixant la répartition du financement à parité des travaux de la section internationale

2017 ■ Mise en service de la transalpine Lyon - Turin
 « Seul un avenant au traité international entre la France et l'Italie fixant les modalités de réalisation de l'ouvrage, permettra le démarrage véritable de ce grand chantier. » **Raymond Barre**,
Président du Comité pour la Transalpine

Comité pour la Transalpine Lyon - Turin

78, route de Paris, 69751 Charbonnières-les-Bains cedex
 Tél. +33 (0) 4 72 59 51 57 - Fax +33 (0) 4 72 59 51 90 - www.transalpine.com

Comitato Transpadana

Via Saffi, 28 - 10138 Torino
 Tel. +39 011 433 15 10 - Fax +39 011 433 17 98 - www.transpadana.org

« Cette liaison permet de mettre en réseau les villes de l'Europe méridionale, et de garantir aux générations futures une infrastructure stratégique et indispensable à leur développement. »

Mercedes Bresso
*Présidente
 de la Région Piémont*



« Les gouvernements français et italien s'engagent par le présent accord à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises et voyageurs entre Lyon et Turin. »

*Extrait de l'article 1 de
 l'Accord intergouvernemental
 du 29 janvier 2001*