

la transalpine

news

Liaison ferroviaire fret et voyageurs lyon-turin

n°13 | octobre 2004

dossier

La Transalpine Lyon-Turin : le second souffle du massif alpin



M. Philippe Joffard
Président Directeur Général
de Lafuma

interview

“La relance du fret ferroviaire passe nécessairement par un changement de mentalité”

Quelle place donnez-vous aujourd’hui au développement durable dans la fabrication de vos produits et leur distribution ?

Ph.J : Depuis plus de dix ans, nous accordons une très grande place à l’environnement et au développement durable. Cela a commencé par le lancement du sac « green bag », développé en coton organique, puis nous avons été partenaire de France Nature Environnement, puis du WWF.

Côté distribution, nous ne sommes pas en reste puisque nous faisons massivement appel au transport fluvial et maritime. Basé à Saint Rambert d’Albon, nous expédions depuis les ports de Valence ou de Marseille l’équivalent de 200 camions par an ! Concernant le fret ferroviaire, c’est nettement moins concluant. Vers l’Italie par exemple, nous continuons à expédier des camions, dans l’attente de la liaison Transalpine Lyon-Turin.

En tant qu’utilisateur, qu’attendez-vous d’un service fret vous permettant de franchir les Alpes ?

Ph.J : Qu’il soit aussi efficace que le transport routier. Aujourd’hui, en ce qui concerne le fret, on ne trouve pas à la SCNF la qualité de service que Air France propose par exemple. Ponctualité, fiabilité, modularité n’existent pas en France dans le feroutage... Mais

c’est un problème de culture et non de technique. Je suis favorable à tout plan de relance du fret ferroviaire - transport combiné ou autoroute ferroviaire - pourvu qu’il secoue les mentalités. On ne peut pas se croiser les bras et ne rien faire : la relance du fret ferroviaire est une urgence écologique, les transporteurs routiers l’admettent eux-mêmes !

Quelles décisions concrètes attendez-vous des gouvernements franco-italien pour la mise en application d’un réel rééquilibrage rail-route ?

Ph.J : L’obligation pour chaque entreprise de respecter dans son processus de fabrication-commercialisation une part de développement durable. C’est quantifiable, de la même manière que l’on calcule l’empreinte écologique d’un produit (NDLR : *mesure de la pression qu’exerce l’homme dans ses activités sur la nature*). Je propose

que l’on fixe cette part à 1/4. Moins un produit sera écologique dans sa fabrication ou sa conception, plus son mode de distribution devra être propre.

Mais aujourd’hui, aucun gouvernement n’est prêt à lancer une telle mesure parce que électoralement, ce n’est pas payant. On parle beaucoup de préservation de l’environnement, c’est très politiquement correct, mais globalement, nous sommes tous trop peu responsables.

“Le développement durable devrait être présent au titre d’un quart dans l’activité d’une entreprise”

Interview
PH. JOFFARD
PRÉSIDENT DIRECTEUR
GÉNÉRAL DE LAFUMA
Page 1

Dossier
LYON - TURIN :
LE SECOND SOUFFLE
DU MASSIF ALPIN
Page 2

Trois questions à
M.-L. MEAUX,
PRÉSIDENTE DU
GROUPE TRANSPORTS
DE LA CONVENTION
ALPINE
Page 5

Démarrage de l'Agence de financement des infrastructures

Le budget 2005 du Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer sera marqué par la création au 1^{er} janvier 2005 de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) décidée par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 2003. Elle disposera de 635 millions d'euros, dont 435 millions provenant des dividendes des sociétés d'autoroutes. D'ici à 2012, un volume de 7,5 milliards d'euros sera mobilisé pour soutenir 20 milliards de travaux. Plus de 70 % des ressources de l'AFITF seront consacrés à des projets ferroviaires, maritimes et fluviaux. L'AFITF aurait une capacité d'emprunt global de 3 milliards d'euros.

Le Comité des directeurs œuvre pour le développement durable

Mis en place par le Ministre des Transports, Gilles de Robien, et placé sous la présidence du Vice-président du Conseil général des Ponts et Chaussées et des directeurs d'administration centrale du ministère, ce comité est chargé d'aider à la mise en œuvre de politiques en matière d'aménagement durable, dans le cadre défini par le gouvernement et par l'Union européenne. Sa création traduit une volonté politique d'œuvrer concrètement en faveur du développement durable.

Jacques Barrot, nouveau Commissaire européen des transports

La nomination de Jacques Barrot au poste de Commissaire européen, Vice-président chargé des Transports a été prononcée par le président José Manuel Durao Barroso. Elle prendra effet au 1^{er} novembre prochain à Bruxelles, sous réserve de son approbation par le Parlement européen.

Lyon-Turin : le second souffle



En mai dernier, le mémorandum a scellé l'engagement de la France et de l'Italie à favoriser le report modal de la route vers le fer. Il y a urgence ! Vallées alpines engorgées, croissance du transport routier, crise du transport combiné, nouvelles infrastructures, expérimentation d'autoroute ferroviaire... Le Comité pour la Transalpine Lyon-Turin dresse l'état des lieux.

« *La maison brûle et nous regardons ailleurs* » s'inquiétait le Président Jacques Chirac lors du Sommet de la terre à Johannesburg en 2002, constatant le peu de progrès accompli en matière de préservation de l'environnement depuis le protocole de Kyoto. Ratifié le 11 décembre 1997 par l'Union européenne, ce dernier engage les partenaires à réduire, entre 2008 et 2012, leurs émissions de gaz à effets de serre de 8 %. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Globalement, le « malade » va mieux : dans l'Union européenne, les émissions de gaz à effets de serre ont baissé de 0,5 % selon l'Agence européenne de l'environnement (AEE). En 13 ans, les rejets de CO₂ et autres gaz réchauffant l'atmosphère ont diminué de 23 %. Mais certains « organes » - certaines vallées du massif alpin en

tête - sont encore durement touchés et loin encore de la guérison. La pollution atteint ponctuellement des seuils alarmants, selon la topographie, la saison et les conditions météorologiques rencontrées.

1 PL en montagne = 3 PL en plaine

L'origine de la maladie est pour une part bien connue : les rejets de gaz en 2002 ont augmenté en Europe de 1,2 % dans le transport routier et en 13 ans bondi de 23 % (AEE) ! Dans les Alpes, la croissance du trafic routier se poursuit invariablement. En 1986, 19,4 millions de tonnes de marchandises transitaient via la route sur la totalité de l'Arc Alpin contre 40,8 millions de tonnes en 2002.

Cette croissance du transport routier n'est pas

du massif alpin



sans conséquence sur l'écosystème des Alpes, particulièrement sensible aux pollutions atmosphériques et sonores liées aux poids lourds. On sait aujourd'hui que l'étranglement des vallées dans lesquelles se trouvent les axes routiers limite le déplacement horizontal des masses d'air, ce qui se traduit par une forte concentration des polluants. La nuit, ce phénomène s'amplifie : par un phénomène d'inversion de température, l'air pollué proche du sol se refroidit lui aussi ce qui l'amène à « s'écouler » vers les vallées situées plus bas. D'une manière générale, un poids lourd circulant à travers l'Arc Alpin occasionne ponctuellement autant de pollution que trois véhicules identiques circulant en plaine !

Croissance ininterrompue du transport routier

Sur le long terme, d'autres conséquences sont à redouter : les émissions de gaz à effets de serre sont responsables d'un réchauffement climatique global qui met en péril l'environnement alpin. Les glaciers des Alpes ont ainsi perdu plus de 30 % de leur volume au cours du siècle écoulé et le processus semble encore s'accroître. Les habitants des basses vallées alpines tolèrent de moins en moins la pollution et les nuisances liées au « tout routier ». Les espèces rares – bouquetin, chamois, tétras lyre ou gypaète barbu – résistent encore... Pour longtemps ? Pour enrayer cette pollution et protéger l'écosystème alpin et ses

habitants, le Comité pour la liaison Transalpine Lyon-Turin s'est toujours prononcé pour des infrastructures de transport respectueuses du développement durable et pour une nouvelle politique des transports, volontariste, cohérente, soucieuse de préserver l'environnement.

L'Italie et la France s'engagent pour le report modal

Les gouvernements européens semblent à ce sujet à l'unisson. En mai 2004, les gouvernements français et italien ont franchi un grand pas, en s'engageant dans un mémorandum « à mener conjointement une politique visant à favoriser le report modal du transport des marchandises de la route vers le fer », s'accordant aussi sur la répartition du financement du Lyon-Turin. Et pourtant, le transport routier continue de progresser sur l'ensemble de l'Arc Alpin. En France, presque 80 % des marchandises circulent par la route. Avec l'Europe qui grandit, ce trafic pourrait même doubler dans les 20 ans à venir !

Incontournable pour la croissance, pour les échanges, le trafic routier ne doit pas être stigmatisé mais repensé dans le cadre d'une nouvelle offre de transport au niveau européen qu'il s'agit de dessiner. Dans cette nouvelle donne, la liaison ferroviaire Lyon - Turin - Kiev constitue une réponse, sinon LA réponse, à la croissance continue du trafic routier. En soulageant la route de 40 millions de tonnes de marchandises, soit 5 à 6 000 camions par jour, ce programme européen apporte une véritable bouffée d'air - économique et écologique - à l'Arc Alpin.

Le transport combiné en crise

D'ici là, du chemin reste encore à parcourir et les mentalités doivent encore évoluer. Partout en Europe, et plus particulièrement en France (cf schéma p.6), le fret ferroviaire est en crise. Globalement en Europe, le transport combiné stagne – + 0,2 % selon les derniers chiffres communiqués par l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route – mais connaît une vraie crise en France puisqu'il représente moins de 5 % du marché total du fret. Une hémorragie du trafic imputée par les opérateurs notamment à





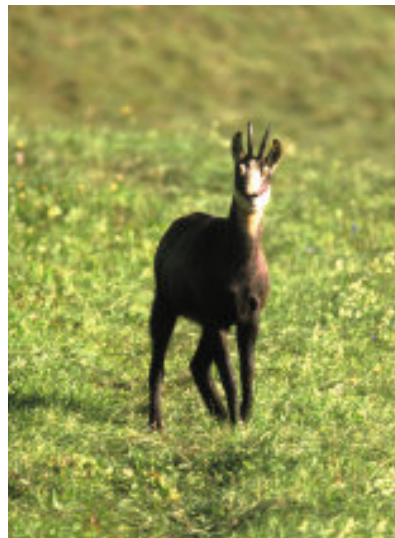
la moindre qualité/fiabilité du service proposé et à un coût trop élevé. Consciente des difficultés, la SNCF a d'ailleurs présenté en novembre 2003 un plan de redressement de son activité fret, le plan Véron, visant à améliorer la qualité de service, en réorganisant la production pour un retour à l'équilibre en 2006, suivi dès cette date, d'une croissance du trafic. Alternative au transport combiné, le concept d'autoroute ferroviaire est en expérimentation en France via Modalohr mais ne rencontre pas encore le succès escompté : service réservé aux camions citernes dans un premier temps, problèmes techniques et fiabilité incertaine... Des efforts restent à fournir. Gardons le cap d'une véritable autoroute ferroviaire : en acheminant plus de 40 millions de tonnes de marchandises par an, dans des conditions optimales de fiabilité et de sécurité, le programme Lyon-Turin est devenu une priorité, mieux une nécessité, pour les populations, l'environnement et tous les acteurs économiques.

Innover aujourd'hui pour prendre demain le train de la croissance

Il y a urgence à développer des alternatives au tout routier. Parce que nos écosystèmes ne pourront faire face longtemps à une continuelle hausse du transport routier. Parce que dans le cadre d'une Europe élargie, la croissance économique se déplace à l'est et que chaque pays européen doit trouver sa voie - routière, ferroviaire, fluviale - dans cette nouvelle configuration, au risque d'être exclu du train de la croissance. « Le transport combiné et le fret ferroviaire doivent être relancés, pour la préservation de l'environnement bien sûr mais aussi pour des

raisons économiques : le tout routier nous promet une saturation des trafics sous dix ans. Il nous faut trouver les réponses qui garantissent à nos économies la fluidité des transports de marchandises et génèrent de la croissance. Si l'on n'investit pas dans de nouveaux projets d'infrastructures dans les quinze ans à venir, notamment sur l'axe Europe du nord / sud et est, nos industries seront écartées des principaux flux de marchandises et perdront de leur compétitivité. C'est la qualité de l'infrastructure qui fait la compétitivité d'un pays » explique Didier Mercey, Délégué général de TLF Rhône-Alpes (Transport et Logistique de France). Le Lyon-Turin constitue justement une réponse à ces nouveaux enjeux.

Objectif : mise en service en 2015 !



Convention de coopération entre Rhône-Alpes et Piémont

Les Régions Rhône-Alpes et Piémont ont signé le 7 septembre dernier une convention de coopération d'une durée de quatre ans afin de consolider les échanges ainsi que les liens économiques, sociaux, culturels entre les populations de part et d'autre des Alpes. Cette coopération sera renforcée par les Jeux Olympiques de Turin en 2006, et la future liaison européenne ferroviaire trans-alpine Lyon-Turin.

De nouveaux financements pour les réseaux RTE-T

Dans le cadre des prochaines perspectives financières (2007-2013), la Commission européenne a proposé une évaluation profonde du budget des RTE-T et des modalités d'octroi des aides financières. En effet, le règlement a proposé un financement exceptionnel à hauteur de 50 % pour les projets transfrontaliers. Ces aides financières seront conditionnées au respect des objectifs de rééquilibrage modal et d'interopérabilité. Cette décision de la Commission européenne a tenu compte du doublement prévu du trafic entre les États membres d'ici 2020. Elle contribuera ainsi à soutenir la croissance économique, et à réduire de 4 % les émissions de CO₂.

L'agence ferroviaire européenne sur les rails

Réunie en juillet dernier à Valenciennes pour la première fois, cette agence a pour objet de renforcer la sécurité et l'interopérabilité des réseaux de chemins de fer en Europe. Cette agence constitue un élément moteur dans la politique de modernisation du secteur ferroviaire européen. À cette occasion, Monsieur François Lamoureux, Directeur général chargé de l'énergie et des transports à la Commission européenne a déclaré : « Cette agence sera un élément fondamental de la politique menée par l'Union européenne en faveur du développement du secteur ferroviaire ». Ses travaux contribueront à la création d'un espace ferroviaire intégré, compétitif et garantissant un haut niveau de sécurité.

Le service d'autoroute ferroviaire alpine autorisé aux 44 tonnes

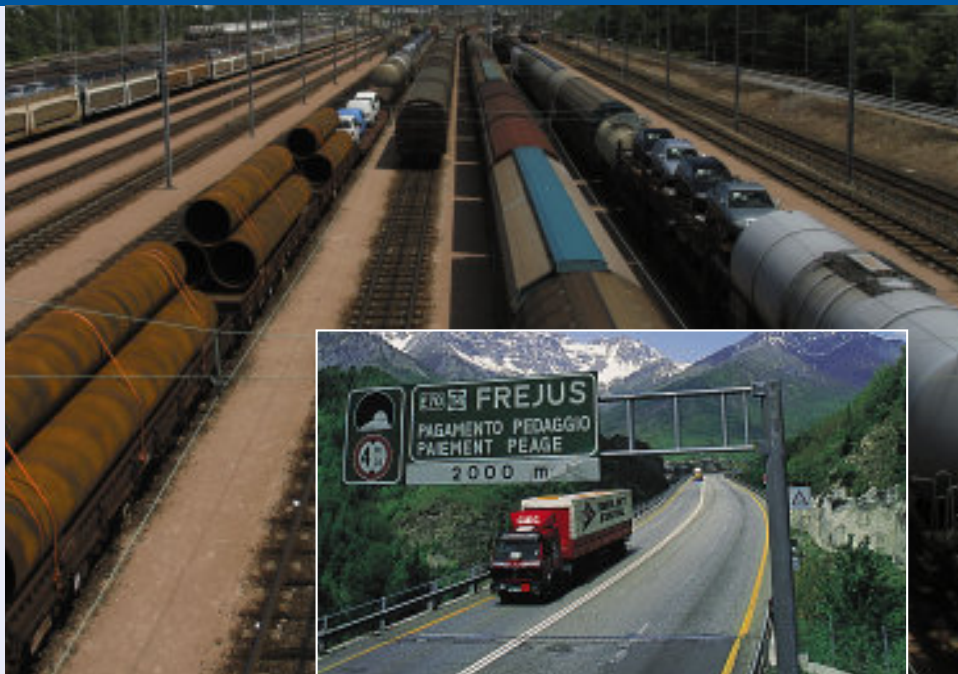
Le Ministère des Transports a autorisé, le 7 juillet, les poids lourds de 44 tonnes à utiliser le service expérimental Modalohr d'autoroute ferroviaire alpine. Cette autorisation s'applique dans un périmètre, côté français, de 150 kilomètres autour de la plateforme d'Aiton-Bourgneuf. En France, le poids total des poids lourds autorisé sur route est limité en règle général à 40 tonnes.

Lancement de l'APR du Lyon-Turin

Les études de l'avant projet de référence (APR) de la section internationale intégrant notamment le tunnel de base de 53 km ont démarré. Son but : approfondir le projet sur l'ensemble de ses aspects grâce à des études fonctionnelles (exploitation, maintenance, sécurité), techniques (génie civil, géologique, équipements, environnement). Ces études réalisées par LTF (Lyon Turin Ferroviaire) doivent s'achever en 2006 pour permettre aux États de décider des modalités de réalisation.

Nouvelle organisation au sein du Comité pour la Transalpine

Depuis le 15 juillet 2004, Monsieur Jean-Luc Guyot occupe la fonction de Délégué Général suite au départ de Monsieur Bernard Barnéoud. Il a dirigé pendant plusieurs années la filiale d'un groupe français basé à Milan. Il est par ailleurs, Vice-président de la Chambre de Commerce Italienne de Lyon.



trois questions à

"Le fret ferroviaire et le fret routier sont condamnés à trouver ensemble des solutions"

L'un des axes défendus par la Convention alpine est celui de l'intermodalité, comme réponse à l'engorgement des trafics routiers. En France, le transport multimodal périclité et l'expérimentation française d'autoroute ferroviaire ne donne pas les résultats attendus. Qu'en est-il chez nos voisins ?

M-L. M : Les pays signataires – Allemagne, Autriche, France, Italie, Lichtenstein, Monaco, Slovaquie, Suisse – cherchent à progresser sur la question de l'intermodalité des transports. Il ne s'agit pas toujours de créer de nouvelles infrastructures – nécessaires pour des services performants – mais aussi d'améliorer la fiabilité, le coût, les services rendus par les infrastructures existantes. C'est par exemple l'objet des coopérations multilatérales autour du plan Brenner 2005 ou du corridor nord-sud, via le St-Gothard. Quant à Modalohr, on ne peut pas parler d'échec pour une expérimentation sur les rails depuis moins d'un an ! D'autant que la ligne est sous travaux et le tunnel encore à gabarit restreint. Des réglages restent à faire mais les trafics progressent régulièrement, d'autres entreprises sont prêtes à opter pour cette solution pour autant que la fiabilité et la fluidité de service soient améliorées. Le fret ferroviaire et le fret

routier sont condamnés à trouver ensemble des solutions pour que cet axe économique fonctionne.

Le trafic routier de marchandises enregistre une croissance régulière qui pèse sur l'environnement du massif alpin. Sa maîtrise fait pourtant partie du protocole de la Convention alpine ?

M-L. M : Sur le trafic routier, on enregistre des résultats très disparates selon les zones : stagnation côté franco-italien, croissance côté Vintimille ou St-Gothard. On note une très forte hausse côté Brenner où le transport de certaines marchandises est même revenu à la route après être passé au rail. Il faut maîtriser cette croissance, mais c'est difficile tant que des alternatives crédibles ne sont pas en place ; il faut voir en particulier pourquoi le rail recule au Brenner. Pour l'environnement, la Convention alpine vient d'établir des indicateurs d'évaluation de l'environnement alpin. Mais je note que par exemple en Maurienne ou à Chamonix, les indices de pollution sont nettement en deçà des seuils de pollution tolérés par l'OMS, et ce ne sont pas les poids lourds, de moins en moins polluants qui pèsent le plus sur l'environnement.



Mme Marie-Line Meaux, Présidente du groupe Transports de la Convention alpine, Chef de la mission des Alpes au Ministère des Transports

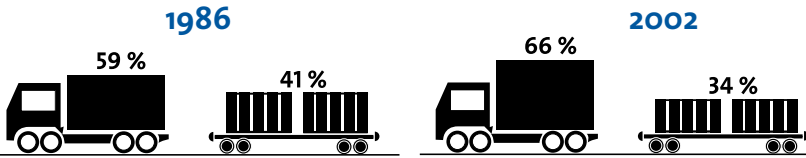
agenda

SALON TEL 2004

La troisième édition du salon TEL (Trans Euro Logistique) aura lieu au Palais des Congrès de Lyon les 8 et 9 novembre. Cette manifestation est organisée par Reed Expositions en partenariat avec l'Alliance Logistique ainsi qu'avec les différentes organisations professionnelles du transport. Un accent particulier sera mis sur les conférences techniques et les rendez-vous d'affaires. Tous les moyens de transports régionaux seront présents : routier, ferroviaire, fluvial, aérien. Le Comité sera présent, coexposant avec l'Alliance Logistique.

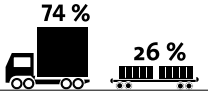
Répartition du fret rail/route

Évolution sur la totalité de l'Arc Alpin

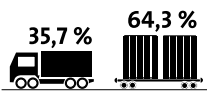


Des situations contrastées selon les pays

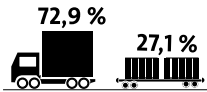
France 2002



Suisse 2002



Autriche 2002



Sources : Alpinfo 2002

trois questions à ... suite de la page 5

Comment éviter l'engorgement des vallées alpines dans les prochaines années ?

M-L.M : Sur le plan des trafics transalpins, il faut d'abord essayer de rationaliser les trajets. Il est aussi impératif à court terme de mieux utiliser les infrastructures existantes, comme au Brenner et au Gothard. Cela nécessite une analyse très fine du terrain et la mobilisation des opérateurs ferroviaires sur tous les grands corridors transalpins. Il faut ensuite travailler sur l'adaptabilité des économies entre elles, le problème est largement européen. Aujourd'hui, Modalhor est le seul système à pouvoir transporter la seule remorque sans son tracteur et son chauffeur. Une bonne coordination des

entreprises entre elles aux deux bouts du système représente une économie substantielle ! Pour le moyen et le long terme, il faut avancer dans la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires dites « de base », comme entre Lyon et Turin ou au Brenner. Les lignes existantes ont leur limite ! Et puis il ne faut pas oublier les trafics internes aux Alpes : la Convention alpine y tient beaucoup et c'est un véritable enjeu pour l'accès aux agglomérations alpines ou aux sites touristiques.

* En 2000 était signé par 8 pays le protocole « Transports » de la Convention alpine. Il vise à mettre en œuvre une politique de développement durable des transports, conciliant protection des milieux et des hommes et réalités économiques.



Sergio PININFARINA

« Nous sommes deux nations avec 120 millions d'habitants, c'est pourquoi nous pouvons nous permettre un ouvrage de ce genre, quand un pays comme la Suisse, avec ses 8 millions d'habitants, se permet d'en faire deux. »

30 avril 2004, Forum de dialogue franco-italien à Turin

« La signature de l'entente financière pour la Transalpine Lyon-Turin est un résultat historique pour l'Italie, la France et l'Union Européenne, pour que le rêve d'une liaison allant du Portugal à l'Europe de l'Est devienne réalité. »

6 mai 2004, *Giornale del Piemonte*, à propos de la signature du mémorandum

Raymond BARRE

« 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. »

7 septembre 2004, *La Tribune*

« Pour mener à bien le Lyon-Turin, des engagements fermes devront être pris pour assurer le démarrage des travaux du « tunnel de base » sous les Alpes, dès 2006, avec la réalisation simultanée des deux galeries. D'ici deux ans, la structure opérationnelle qui réalisera le chantier devra être installée. »

16 avril 2004, *Le Monde*

Riccardo ILLY

Président de la Région Friuli-Venezia-Giulia

« La Transpadana est l'ouvrage le plus durable en faveur de l'environnement. »

19 avril 2004, Colloque CAFI (Conférence des Alpes Franco Italiennes)

Pietro LUNARDI

Ministre des Transports italien

« Nous avons la ferme volonté de réaliser ce tunnel et nous sommes disposés à quelques sacrifices sur le financement. Nous demandons à la France une disponibilité égale ainsi que la clairvoyance de comprendre ce que signifiera le « Corridor 5 » pour l'Europe. »

4 mai 2004