

Le transport sort gagnant des arbitrages budgétaires

Avec 17 Mds€ programmés pour 2006, le budget du ministère des Transports est en progression de 5,8% par rapport à la loi de finances 2005. Cependant, ce budget a intégré la dotation de 2 Mds€ à la nouvelle Agence de financement des infrastructures des transports. La priorité est donnée à la conduite des grands projets d'infrastructures, à la sécurité dans les transports et au report modal avec 32 M€ affectés au transport combiné, et plus spécifiquement à la magistrale Eco-fret entre Perpignan et Bettembourg (Luxembourg).

Des cars pour relier Lyon à Turin dès décembre

Lyon et Turin seront dès le mois de décembre reliés par cars, à raison d'un aller retour par jour, les vendredi, samedi et dimanche. Ce trajet sera quotidien durant toute la période des Jeux Olympiques d'hiver qui se dérouleront du 10 au 26 février 2006. Cette décision a été prise lors d'une rencontre entre Jean-Jack Queyranne, Président de la Région Rhône-Alpes, et Mercedes Bresso, Présidente de la Région Piémont, dans le cadre d'une convention de collaboration signée en septembre 2004. Ils ont rappelé leur volonté de convaincre leurs gouvernements respectifs et l'Union européenne de financer la ligne ferroviaire du Lyon-Turin.

Une Europe élargie pour les transports

Monsieur Jacques Barrot, Vice-président de la Commission européenne, responsable des transports, a demandé à Loyola de Palacio, de présider un groupe à haut niveau chargé d'identifier et de développer des connexions prioritaires entre les principaux axes de transport transeuropéens et les différentes régions voisines de l'Union européenne. Objectif : définir les principaux axes à développer pour faciliter l'accroissement des échanges et garantir la sécurité du commerce entre l'UE et ses voisins. Ce travail doit être soumis dans un rapport courant automne 2005. Par ailleurs, il est demandé à Loyola de Palacio de conseiller la Commission dans la programmation financière 2007-2013 en fonction de l'état d'avancement des projets et des ressources qui seront mises à disposition.

dernière minute**LE COMITÉ POUR LA TRANSALPINE REÇOIT LE PRÉSIDENT DE L'AFITF**

Le Conseil d'Orientation et de Concertation du Comité pour la Transalpine (COC) a invité Gérard Longuet, le 17 octobre dernier, à participer à sa réunion d'automne à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Le Président de l'Agence de Financement des Infrastructures de transport de France s'est longuement exprimé sur le démarrage de l'Agence et le financement de programmes décidés lors du CIADT de décembre 2003.

Satisfait de l'arbitrage rendu par le Premier ministre décidant d'apporter une dotation de 4 Mds € issus de la future privatisation des autoroutes, il considère que sa structure dispose maintenant des recettes financières pour faire face aux engagements des prochaines années. Parmi ces objectifs, figurent d'une part le financement des projets décidés lors du CIADT du 18 décembre 2003 pour un montant de 7,5 Mds € (période 2005-2012), et d'autre part, la contribution de l'État aux Contrats Plan État Région (CPER). Pour l'année 2006, l'Agence disposera d'un budget d'un montant de 2 Mds €, dont 1,1 Md € sera consacré à la construction d'infrastructures de transport. Déjà convaincu de l'utilité de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, Gérard Longuet a déclaré être aujour-



d'hui persuadé de la possibilité de financer le projet. Dès qu'elle aura connaissance en 2006 du montant de la subvention européenne et du schéma juridique choisi par les deux gouvernements, l'Agence travaillera sur le financement de la construction du tunnel de base : Gérard Longuet estime que cet ouvrage utilisera environ 10 à 15 % des crédits destinés aux programmes ferroviaires de l'Agence ce qui laisse la place à d'autres projets nationaux. En conclusion, le président de l'AFITF a expliqué que son Agence remplit à ses yeux un triple rôle : elle est un garde-fou contre les aléas politiques, une promotion de l'intermodalité et un soutien au financement par les PPP.

SUCCÈS DE L'EXPOSITION « ALPES 2020 » AUPRÈS DES SCOLAIRES

Objectif atteint pour les organisateurs de l'événement phare de cet automne : environ 3 000 élèves ont visité l'exposition dédiée aux traversées alpines. Le Comité pour la Transalpine, membre du Comité d'organisation avec le Comitato Transpadana, a édité à cette occasion un jeu spécifique de fiches documentaires pour répondre aux programmes scolaires de géographie. Elle a

en parallèle organisé plusieurs conférences sur l'exposition données par Pierre Barbe-Richaud, membre du Conseil d'Orientation et de Concertation du Comité et qui intervient régulièrement sur les enjeux du Lyon-Turin dans les classes des collèges, lycées et 1^{er} cycle de l'enseignement supérieur en Rhône-Alpes.

Comprendre la nécessité d'une ligne de « plaine » sous les Alpes, saisir les enjeux environnementaux, appréhender la réalité des échanges économiques dans l'arc sud européen : tous ces thèmes ont été abordés avec les générations futures d'utilisateurs de cette liaison Transalpine. Cette exposition a aussi démontré l'avancée incontournable des chantiers des traversées alpines. À noter que cette exposition sera itinérante : elle montrera au grand public de Lyon, Turin ou Bruxelles, que les Alpes ne seront plus une barrière en 2020 !

la transalpine

news

Liaison ferroviaire fret et voyageurs lyon-turin

n°17 | novembre 2005

dossier

Turin 2006 : Les JO stimulent l'offre transport du Piémont



Valentino CASTELLANI
Président du TORINO
Organising Committee
(TOROC)

interview

« Grâce aux Jeux Olympiques, Turin se redécouvre capitale alpine et se réinvente »

Le Comité International Olympique vous a récemment félicité pour l'excellente préparation des Jeux Olympiques de février 2006. Dans quelle mesure avez-vous bénéficié de l'expérience d'autres villes olympiques ?

V.C. : La leçon la plus importante que nous ayons retenue en observant les éditions précédentes des JO a été de permettre au personnel de travailler dans des équipements sportifs déjà rodés. Lors de la préparation de notre candidature, nous nous sommes particulièrement inspirés de deux exemples : Barcelone pour la partie urbaine, ville amplement transformée par les JO à l'égal de ce qui se passe actuellement à Turin, puis Albertville pour la partie montagne, car les Alpes françaises ressemblent aux Alpes italiennes, avec des problématiques similaires d'espace et de transports, proches de celles que nous pourrions rencontrer en février prochain.

À l'occasion des JO, la ville de Turin s'est amplement modernisée. Comment a été financé l'ensemble des infrastructures de transport ?

V.C. : Les investissements destinés au réseau de transport de Turin étaient déjà prévus depuis longtemps dans les plans stratégiques de la municipalité et n'ont donc pas été financés par le budget des JO 2006. Nous pouvons dire que les JO ont été

des catalyseurs et des accélérateurs pour débloquer ces investissements et mettre en place le réseau de transports urbains en prévision des Jeux. La ville de Turin a vu sa notoriété augmenter grâce aux JO, ce qui lui a permis d'obtenir les financements publics nécessaires pour réaliser le nouveau métro, rénover et augmenter les transports terrestres, et introduire de nouveaux autobus non polluants.

Quelles sont les nouvelles activités qui ont émergé dans une ville tournée traditionnellement autour du groupe FIAT ?

V.C. : Jusqu'aux années 70, Turin a été une ville centrée autour d'un seul groupe et son image était essentiellement associée à FIAT et à l'industrie automobile. Ensuite, la délocalisation des établissements industriels a modifié en profondeur le tissu économique turinois, avec notamment dans les années 90, une diminution de 40 000 emplois dans le secteur industriel. Alors, la ville s'est donc une fois encore réinventée, avec un fort développement du secteur technologique, des services et également un dynamisme croissant du tourisme culturel, prisé pour son art de vivre et sa gastronomie. En outre, grâce aux JO, la ville peut affirmer son héritage centré sur les Alpes, se redécouvrant ainsi capitale culturelle et alpine, fière de son patrimoine naturel.

Dossier

TURIN 2006 : LES JO STIMULENT L'OFFRE TRANSPORT DU PIÉMONT

pages 2 et 3

Dernières minutes LE COMITÉ POUR LA TRANSALPINE REÇOIT G. LONGUET

SUCCÈS DE L'EXPOSITION ALPES 2020

page 4

Courrier de R. BARRE à J. CHIRAC

Une demande d'engagement concret des travaux a fait l'objet d'un courrier de Monsieur Raymond Barre, Président du Comité pour la Transalpine, au Président de la République pour attirer son attention sur les décisions nécessaires à concrétiser, afin de respecter un calendrier ambitieux de construction de la liaison Lyon-Turin.

Venaus : ultimatum du gouvernement Italien

Le gouvernement italien exige que soit fixée la date exacte du démarrage des sondages, comme il en avait été convenu entre la Région, la Province et les maires le 3 août dernier. Cette demande fait suite à une lettre du Directeur Général de la Direction des Transports de la Commission européenne, François Lamoureux, dans laquelle il explique que si d'ici la fin de l'année les travaux du tunnel de Venaus n'ont pas démarré, l'Union européenne demandera le remboursement aux deux pays des 40 M€ avancés en 2003.



Des trains pour les JO

Pour les Jeux Olympiques de Turin 2006, les chemins de fer italiens (FS) ont annoncé 117 trains quotidiens supplémentaires depuis le Val de Chisone et le Val de Susse ainsi que des navettes toutes les 30 minutes au départ des gares de Pinerolo, Oulx et Bardonecchia. Soit un budget de 40 M€. Par ailleurs, les FS ont modernisé quatre gares sur la ligne Turin-Pinerolo pour ces Jeux.

Reprise des travaux de Modane et démarrage de la Praz

Après un an et demi d'interruption, la reprise du chantier de la descente de Modane est prévue pour novembre, parallèlement au démarrage du chantier de la descente de la Praz. Pour le premier, la société Lyon Turin Ferroviaria (LTF) a choisi Razel, une filiale du groupe allemand Bilfinger Berger. Le groupe Spie Batignolles TPCI a été désigné mandataire du second.

dossier Turin 2006

Les JO stimulent l'offre transport du Piémont



Les aménagements du village olympique de Sestriere

En Piémont, les JO servent indiscutablement de déclencheur. Une nouvelle ère s'est ouverte de l'autre côté des Alpes : de grands projets d'infrastructures voient le jour, les financements sont assurés, les entreprises retrouvent confiance en l'avenir... Les Italiens avaient 6 ans pour réussir et semblent être sur la bonne voie. Ce dynamisme ne semble pas franchir la frontière : côté français, c'est plutôt l'immobilisme qui prédomine et les grands projets d'infrastructures qui patinent. Reportage...

C'est avec 53 voix contre 36 que la Ville de Turin a remporté en juin 1999 l'organisation des prochains Jeux Olympiques d'hiver, loin devant son homologue suisse de Sion. Formidable tremplin pour Turin et toute la région Piémont, cet événement représente aussi un défi de taille. Février 2006 : le calendrier était fixé, les délais pour le moins... serrés ! Six années, pas une de plus pour accueillir dans des conditions optimales les athlètes, le public, la presse, mettre en place les épreuves sportives et leurs retransmissions...

Cette ambitieuse mission a été confiée à deux entités différentes. Alors que le TOROC (TORino Organising Committee) se charge de l'organisation proprement dite des jeux, l'Agence Torino 2006 est quant à elle responsable de la réalisation des installations sportives et des infrastructures de transport, soit pas moins de 60 ouvrages disséminés sur 8 communes : Turin, Sestriere, Cesana, San Sicario, Bardonecchia, Pragelato, Sauze d'Oulx et Pinerolo.

Le Piémont : un chantier à ciel ouvert

Un important programme d'infrastructures de transport a très vite été mis en place, donnant de la région de Turin l'image d'un vaste chantier à ciel ouvert. Objectifs : désenclaver le Piémont, souvent

difficile d'accès par son caractère montagneux, et offrir un service à la mesure des flux attendus. Plus d'un million de passionnés devraient se déplacer dans les différentes stations sur toute la période !

Une politique de grands travaux

Côté ferroviaire, les efforts se portent notamment sur la construction accélérée de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Turin et Novare (voir notre encadré). La ligne Turin-Aoste subit elle aussi des travaux pour en accroître les capacités, en attendant la réalisation d'une nouvelle ligne reliant Aoste à la ville suisse de Martigny. Les Italiens travaillent par ailleurs sur un meilleur usage des lignes existantes, et notamment l'augmentation des fréquences de certains trains. D'autres initiatives vont dans le sens d'une optimisation des infrastructures existantes : suppression de passages à niveau pour fluidifier les flux, création de nouveaux parkings dans la périphérie des gares, amélioration de la signalétique sur place...

Cette politique de grands travaux concerne plus que tout autre la ville de Turin. Depuis 2000, la capitale piémontaise multiplie les signes de changement, avec la création de la première ligne de métro, destinée aux transferts est-ouest. Créé il y a plusieurs



Design urbain pour le village olympique turinois

TURIN-NOVARE, 1^{ER} MAILLON À HAUTE VITESSE DE LA TRANSPADANA

Les Jeux Olympiques de février 2006 vont marquer l'ouverture du premier maillon du nouvel axe à grande vitesse voyageurs et fret Turin-Novare, dont les travaux ont démarré en 2002. En cours d'essai depuis fin septembre, cette première tranche de la liaison Turin-Milan permet un accès direct à l'aéroport international de Malpensa. TAV, filiale de RFI, est maître d'ouvrage de cette nouvelle ligne ouest-est qui reliera Turin à Venise en 2011 et se poursuivra ensuite vers Trieste et la Slovénie. Par ailleurs, les deux gares de Turin font l'objet d'une complète restructuration.

La ligne nouvelle Turin-Milan sera construite d'ici 2009 par le consortium C.A.V. ToMi : d'une longueur de 125 kms, elle permettra de réduire le temps de trajet de 1h30 à 50 mn pour les voyageurs. Estimé à 7,471 M€, l'investissement est financé par Infrastrutture Spa, un organisme comparable à l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de transport de France).

La réalisation extrêmement rapide de cette nouvelle liaison - décidée en décembre 2000 - a été rendue possible par le choix judicieux d'un jumelage de cette ligne TAV avec l'autoroute existante Turin-Milan. Tous les automobilistes qui ont emprunté cet itinéraire au cours des deux dernières années auront été frappés par le gigantisme des travaux entrepris. En effet, simultanément à la construction de la nouvelle voie ferroviaire, la largeur des trois voies de l'autoroute a été mise au gabarit européen. Un exemple que le ministre des Transports, Dominique Perben, aura en tête dans le choix prochain de l'itinéraire fret de la liaison transalpine entre Bourgoin et le massif de Chartreuse : jumeler les infrastructures pour amortir l'impact sur les territoires traversés.

années, le tramway qui relie le nord et le sud de la ville est prolongé grâce aux JO.

Les infrastructures routières font également l'objet d'efforts tout particuliers, avec notamment des améliorations portant sur l'autoroute Turin-Pinerolo (11,2 kms de voies nouvelles) et l'autoroute Turin-Bardonecchia...

Le réseau routier national n'est pas en reste : les RN 23, RN 24 (Torino-Oulx-Cesana) et RN 335 (Oulx-Bardonecchia) sont également en cours de réfection... « C'est tout le réseau qui bénéficie de ces investissements. À terme, le paysage du transport de montagne dans la région va être totalement transformé, en gagnant en fluidité et en sécurité » commente Piersandro Trevisan, responsable Transport du Toroc.

Relance annoncée de l'économie

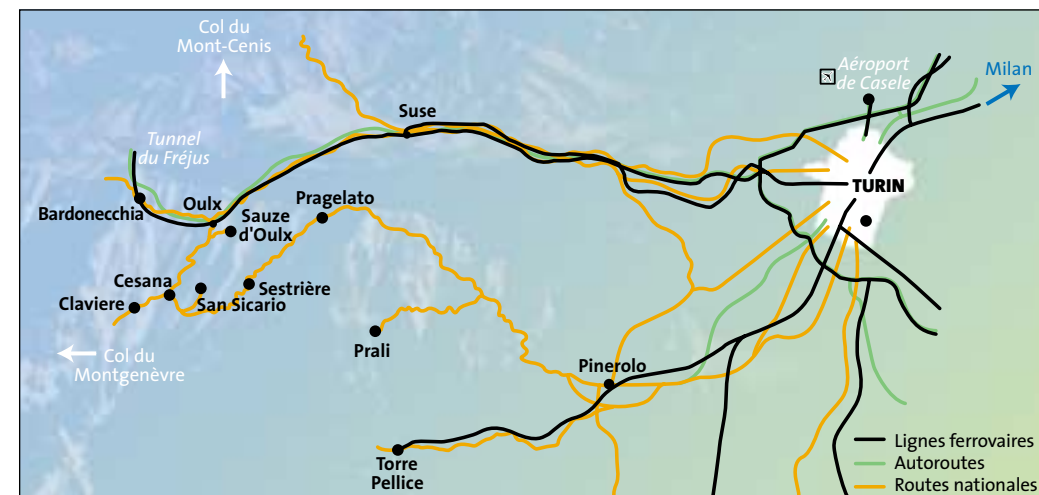
Le réseau de transport n'est bien sûr pas le seul à profiter de l'effet JO. De nombreuses infrastructures sportives sont en cours de construction ou de rénovation pour accueillir les différentes épreuves sportives : l'Oval Lingotto, le Palasport Olimpico, la Palavela à Turin, etc., sans parler des aménagements réalisés pour abriter les villages olympiques et villages de presse à Turin, Sestriere ou Bardonecchia...

La note est à la mesure des transformations en cours : 2,5 Mds € pour ce seul volet des infrastructures, financés pour l'essentiel par l'État. Les efforts consentis sont, on le voit, importants et l'Italie

attend naturellement des retombées à la hauteur des investissements réalisés. Les économistes s'accordent à penser que les Jeux Olympiques vont permettre à la région Piémont de relancer son économie. Des chiffres circulent et sont significatifs : le PIB du Piémont pourrait augmenter de 1,4 Md € par an, et chaque année 6 800 emplois pourraient être créés avec une pointe en 2005. Joli bilan !

Faut-il que la Région Rhône-Alpes gagne les Jeux Olympiques d'hiver une nouvelle fois pour que la ligne ferroviaire Lyon-Turin voit le jour, pour que l'intermodalité soit enfin privilégiée, pour que le ferroutage puisse se développer ?

Le Comité pour la Transalpine milite depuis des mois pour un engagement précis des gouvernements et surtout l'établissement d'un calendrier qui fixe des objectifs clairs et engage de part et d'autre les gouvernements. Les transformations de Turin semblent lui donner raison tant les JO constituent pour la ville un formidable accélérateur pour la réalisation des objectifs définis et la collecte des fonds nécessaires. La confiance retrouvée du Piémont montre aussi combien les infrastructures contribuent, à doper des carnets de commande... Une des raisons qui plaident, s'il en était encore besoin, pour la relance de grands projets d'infrastructures comme la ligne ferroviaire transalpine.



Dominique PERBEN

« La liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin est une réalité qui commence. »

« Investir dans les infrastructures de transport, c'est favoriser l'emploi : elles sont un facteur important de croissance et d'aménagement du territoire. »

Ministre des Transports - 13 octobre 2005 - Inauguration descendière de La Praz - 14 octobre 2005 - Conférence de presse du CIAT

Jean-Jack QUEYRANNE

« Le projet Lyon-Turin est une infrastructure déterminante qui rassemble toutes les formations politiques républicaines. »

Président de la Région Rhône-Alpes - Acteurs de l'économie - octobre 2005

Jacques BARROT

« Les traversées alpines sont au cœur de la stratégie de la Commission pour favoriser un rééquilibrage modal... À ceux qui croient que l'on peut faire du transport de fret performant en utilisant des lignes ferroviaires réali-

sées à l'époque de Cavour (Mont-Cenis 1857), je dirai qu'ils ont aussi un train de retard ! Le bon fonctionnement du réseau transeuropéen passe ainsi par la réalisation d'ici à 2020 au plus tard de trois traversées ferroviaires alpines interopérables à grande capacité rendues possibles par la réalisation des tunnels de base du Lyon-Turin, du Brenner... Ce qui signifie que la décision de réaliser ces infrastructures doit être prise sans tarder.

Dès que la contribution financière communautaire sera connue, il faudra démarrer les travaux de construction du Lyon-Turin si l'on veut respecter les échéances fixées par le Parlement européen et le Conseil. » Vice-président de la Commission européenne, Commissaire responsable du Transport - 13 octobre - Colloque « Quels transports durables pour franchir les Alpes en 2020 ? »

Pietro LUNARDI

« Nous avons décidé de constituer un groupe de travail permanent pour l'amélioration du service de transport des marchandises sur les structures ferroviaires existantes entre la France et l'Italie.

Nous avons par ailleurs pris acte avec inquiétude de l'augmentation du coût du gasoil pour les poids lourds et nous nous sommes accordés sur la nécessité d'une action commune à l'égard de la Commission européenne pour l'adoption de mesures qui réduiraient l'impact sur les coûts des transports routiers. »

Ministre des Transports italien - 4 octobre 2005 - lors d'une rencontre avec Dominique Perben à Paris