

BRÈVES

RÉPARTITION DU FINANCEMENT DES RTE-T : LA BALLE EST DANS LE CAMP DES ÉTATS

Si la Commission européenne fixera la répartition des fonds pour les RTE-T en octobre 2007, il revient d'abord aux États d'indiquer prochainement quels sont les projets pour lesquels ils entendent demander un financement communautaire.

Jacques Barrot pense pouvoir obtenir un engagement de la Banque européenne d'Investissement et rappelle que le règlement financier prévoit un taux de financement à hauteur de 30 % pour les sections transfrontalières des projets prioritaires comme le Lyon-Turin ou le Brenner.

AVANCEMENT DES TRAVAUX PRÉLIMINAIRES DU LYON-TURIN

Au 1^{er} février 2007, 5,2 km de descentes ont été creusés côté français, dont 3 km à Modane, 1,5 km à Saint-Martin la Porte et 0,7 km à la Praz. Le montant des travaux engagé est évalué à environ 600 M €.

CRÉATION D'UN CERCLE POUR L'OPTIMODALITÉ

À l'invitation du ministère des Transports, une centaine de représentants de groupes de transport, du secteur de la construction, de la finance et d'experts ont signé en mars une charte constitutive du "Cercle pour l'Optimodalité" en Europe afin d'optimiser la chaîne de transport en y intégrant la dimension environnementale. Cette charte permettra de créer un fonds européen d'investissement pour financer de nouveaux projets combinant les modes aériens, routiers, ferroviaires, fluviaux ou maritimes. Une quinzaine de projets européens sont d'ores et déjà en préparation pour la période 2008-2015.

ROUTES : POLLUEUR - PAYEUR ?

Le rapport remis par Jean-Pierre Beltoise au Ministre des Transports propose "d'accorder une réduction de 20 % aux poids lourds et aux voitures les plus propres grâce à un badge de télépéage spécifique". Dominique Perben a demandé à ses services de préparer un projet de loi permettant cette modulation. Cette mesure pourrait entrer en vigueur début 2008 pour les poids lourds répondant aux dernières normes antipollution. C'est la première fois en Europe qu'une mesure aussi large serait mise en place à l'échelle d'un réseau de plus de 8000 km d'autoroutes.

AGENDA

Colloque organisé le 27 juin 2007 par l'AFTES, l'AITES, le Comité pour la Transalpine et la FNTP, sur le thème "Nouveaux tunnels, nouveaux enjeux" à la Cité des Sciences (La Villette) - Paris.

ACTUALITÉS

ACCÈS AU LYON-TURIN : BILAN DE LA SITUATION

DÉCISION FINALE POUR LES ACCÈS FRANÇAIS

Côté français, le groupe de travail constitué sous l'autorité du Préfet de Rhône-Alpes avait trouvé un accord unanime pour proposer au Ministre des transports un scénario explicitant les tronçons à réaliser en priorité pour accéder au tunnel de base depuis la zone de Saint-Exupéry, là où la liaison Transalpine se raccordera au contournement ferroviaire de Lyon.



Le scénario retenu, qui a fait l'objet d'un décret ministériel le 2 février, et dont le coût s'élève à environ 4 Mrds €, comprend une ligne mixte nouvelle entre Grenay et Avressieux, le premier tube du tunnel fret sous Chartreuse, les tunnels voyageurs de Dullin et l'Épine donnant accès à Chambéry. Le Comité pour la Transalpine s'est félicité de ce choix qui permet d'acheminer 25 millions de tonnes de marchandises à la date d'ouverture du tunnel international en 2020 et de procurer des gains de temps significatifs pour les voyageurs. Ce choix va permettre d'actualiser le protocole d'intention de mars 2002 signé entre l'État et les collectivités territoriales et de demander des subventions à l'Europe pour ces accès français. Suite à la tenue de l'enquête publique en Maurienne en 2006, le décret d'utilité publique concernant le tunnel de base est attendu pour le deuxième semestre 2007.

L'EXPOSITION ALPES 2020 S'INSTALLE À LA CITÉ DES SCIENCES ET DE L'INDUSTRIE

C'est en présence de Nelly Olin, Ministre de l'Écologie et du développement durable, que l'inauguration de l'exposition "Alpes 2020, les nouveaux tunnels" a eu lieu le 15 février dernier à la Cité des sciences et de l'industrie (Paris, La Villette). Celle-ci met l'accent sur la traversée des Alpes qui constitue l'un des enjeux majeurs de la future politique de "transports durables" promue par l'Union européenne et sensibilise le public à la préservation du patrimoine naturel alpin. Quatre grands tunnels ferroviaires sont présentés comme autant de nouvelles "voies durables" pour le franchissement des Alpes d'ici 2020 : le Lyon-Turin (entre France et Italie), le Lötschberg, le Gothard (Suisse) qui sera le plus long du monde (57 km), et le Brenner (entre Autriche et Italie). Un voyage en images est proposé au cœur du massif alpin permettant de découvrir les prouesses techniques liées à la construction de ces nouveaux tunnels. Le ferroutage et la politique européenne des transports y sont également

LE DIALOGUE A REPRIS EN VALLÉE DE SUSE

De l'autre côté des Alpes, le processus de concertation, annoncé par le gouvernement Prodi après son élection, est entré dans une phase active en fin d'année 2006. Le Ministre des infrastructures, Antonio Di Pietro, a fixé les échéances de la consultation qui devrait aboutir avec la clôture de la Conférences des Services en septembre 2007. Cet organe administratif va choisir entre les différentes options de tracé envisagées en Vallée de Susse, autour du postulat intangible que le corridor 5 doit passer sous les Alpes pour assurer la bonne continuité du réseau trans-européen. En parallèle, "l'Observatoire technique", présidé par Mario Virano, se réunit hebdomadairement pour écouter les différents acteurs et experts

et confronter les différents points de vue exprimés précédemment de façon polémique pour ne pas dire idéologique. L'étude d'impact environnemental conduite simultanément d'ici avril permettra de conforter le choix final. Il y a fort à parier que le tracé suisse des modifications en territoire italien – de même qu'un deuxième tour de concertation avait permis à RFF de proposer de nouvelles variantes pour l'itinéraire fret – mais l'important est d'aboutir avant la décision du parlement européen à l'automne prochain. Lors du sommet franco-italien de Lucques (Italie) en novembre 2006, les deux gouvernements ont adressé à l'Europe une lettre commune de demande de financement à hauteur de 1 Mrd € pour la période 2007-2013. La crédibilité de cette demande sort renforcée par les avancées concrètes de mise au point de l'ensemble du tracé.

largement explicités. Un parcours virtuel à destination des enseignants est disponible sur le site internet de la Cité des sciences. Cette manifestation, déjà présentée à Chambéry, se déroulera du 13 février au 2 septembre 2007, puis sera proposée aux Lyonnais au cours de l'automne 2007.



la transalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



DOSSIER
LIBÉRALISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES
UNE OPPORTUNITÉ À SAISIR POUR LE RAIL

PAGE 4
ACCÈS AU LYON-TURIN : BILAN DE LA SITUATION

INTERVIEW

"AVEC LA MULTIPLICATION DES ACTEURS, LE FRET FERROVIAIRE VA GAGNER EN QUALITÉ DE SERVICE"



GUY JANIN

Directeur général du Port Autonome de Marseille (PAM)

Le port de Marseille affiche l'objectif de doubler la part modale du rail dans ses relations avec l'hinterland : quels sont les investissements à réaliser pour être directement relié au réseau transeuropéen de fret en construction ?

G.J. : Deux types d'investissement sont cruciaux pour assurer un fonctionnement efficace des axes au départ et à destination de Marseille/Fos. Certains nœuds ferroviaires, situés sur des axes privilégiés, nécessitent des aménagements. Il s'agit du contournement de Nîmes-Montpellier (prévu en 2013), Lyon (prévu en 2017), Miramas (non connu). Ces contournements fluidifieront le transport de fret et le PAM en bénéficiera immédiatement. Certains tunnels doivent également être mis au gabarit GB1, notamment

ceux de La Nerthe et de Mourepiane. Par ailleurs, nous nous attachons à dimensionner les infrastructures ferroviaires portuaires : la disparition des goulots d'étranglement sur le réseau ne doit pas déboucher sur une asphyxie à l'approche des quais. Pour cela, le PAM projette de réaménager la desserte ferroviaire des terminaux, de doubler la voie desservant Gravelleau et d'augmenter globalement la capacité de la zone. Ces projets ont été proposés au Contrat de Projet État Région 2007-2013.

L'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence est maintenant effective : quelles en sont les conséquences à court et moyen terme dans un contexte de forte croissance des trafics maritimes ?

G.J. : La multiplication des acteurs qui résulte de l'ouverture à la concurrence contribue à accroître la part modale du fret ferroviaire. Ce dernier va gagner en qualité de service et en performance, les opérateurs de transport combiné pouvant désormais choisir un ou plusieurs tractionnaires et juger de la pertinence de leurs offres. Outre un gain de fiabilité, une réduction des tarifs devrait pouvoir encore dynamiser ce transport qui nous est nécessaire :

au vu des taux de croissance du marché en Méditerranée, la saturation de Fos 2XL interviendra très rapidement, sans un recours plus systématique et massif à l'intermodalité.

Un nouveau service d'autoroute ferroviaire longue distance démarre entre Perpignan et Luxembourg. Existe-t-il des projets de liaisons similaires au départ de Marseille, susceptibles de répondre à la congestion autoroutière de la vallée du Rhône ?

G.J. : Il va de soi que Marseille et Fos seront reliés à l'autoroute ferroviaire longue distance. Le PAM est un point de concentration pour un type de flux, relativement stable et volumineux du Maghreb et de la Corse. Deux points majeurs restent néanmoins à éclaircir : il faut identifier le ou les point(s) de concentration en bout de chaîne de ces flux et s'assurer que le projet soit économiquement viable. L'ensemble de la région pouvant bénéficier de ce type de projet, le PAM étudie actuellement, avec les collectivités locales, la faisabilité d'un terminal dédié "autoroute ferroviaire" dans les Bouches-du-Rhône, afin d'accueillir des convois importants permettant de désengorger les routes.

DOSSIER

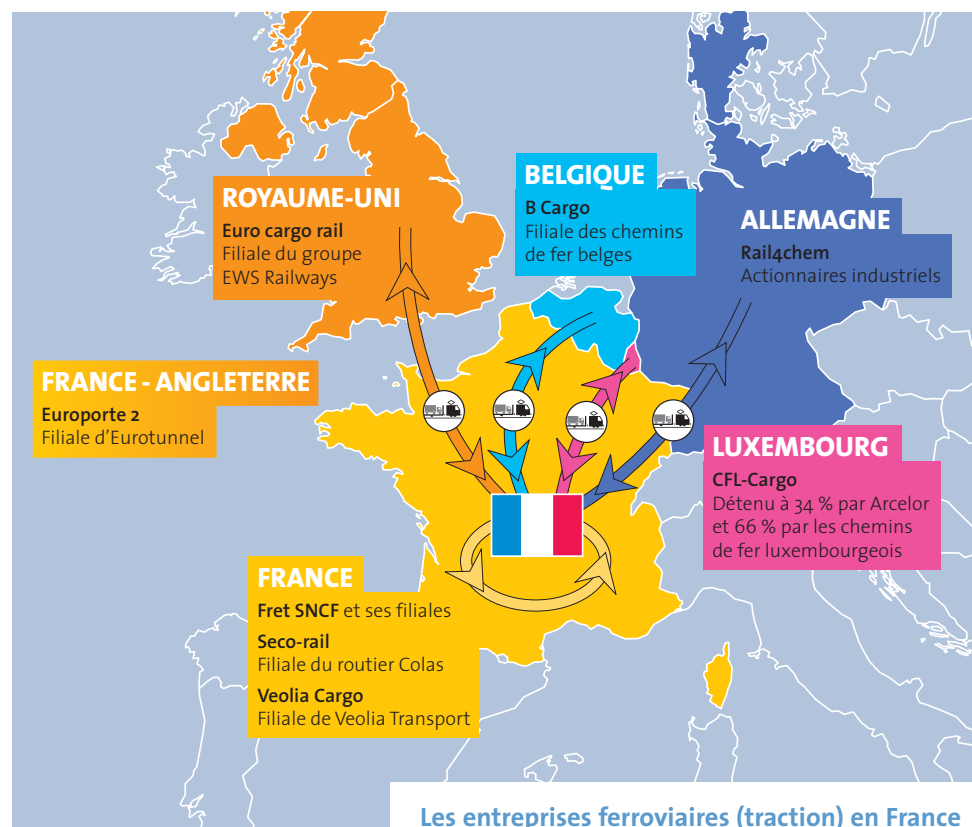
LIBÉRALISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES UNE OPPORTUNITÉ À SAISIR POUR LE RAIL

Avec la libéralisation du fret ferroviaire en Europe, le transport de marchandises par le rail devient en France un secteur concurrentiel. Ses acteurs sont-ils prêts pour autant à s'engager dans cette course à la compétitivité, en termes d'équipement, d'organisation et d'infrastructure ? Indiscutablement, des progrès restent à accomplir pour permettre au rail de prendre un nouveau départ et de faire jeu égal avec le transport routier. Revue de détails...

La nouvelle n'a pas fait grand bruit. Et pourtant, depuis le 1er janvier 2007, date de l'ouverture totale à la concurrence du fret ferroviaire en Europe, les cartes sont rebattues, la donne a changé. Avec des implications et des résultats différents selon les pays concernés. Et une évidence : seuls ceux qui ont anticipé et profité de cette libéralisation pour réformer leurs services de fret ferroviaire enregistrent une croissance de leur trafic. Au rang des exemples à suivre figurent le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Autriche, l'Allemagne et la Suède. L'Italie, l'Espagne, la Hongrie, la Tchéquie, la Slovaquie, la Pologne et la France comptent en revanche parmi les mauvais élèves de l'Europe, enregistrant un net recul du fret ferroviaire. Cette libéralisation du marché constitue pourtant **une occasion unique de redynamiser le secteur et d'en faire un mode de transport concurrentiel**. Telle est en tous cas l'ambition européenne : "l'ouverture des marchés ne crée aucune conséquence destructrice mais au contraire, en augmentant leur efficacité, doit permettre aux chemins de fer de gagner des parts de marché" explique Paolo Costa, Président de la Commission transports au Parlement européen.

UN VRAI PARCOURS DU COMBATTANT

Si l'objectif est clair, la route est encore longue pour les nouveaux opérateurs apparus sur le marché. Qu'ils commercialisent uniquement des services de fret ferroviaire ou qu'ils en assurent également la traction, tous font encore face à de trop nombreuses entraves : complexité des démarches administratives, manque de transparence, délais d'attribution des sillons extrêmement longs et incompatibles avec les réalités économiques... Un vrai parcours du combattant qui amène certains nouveaux arrivés à s'interroger. Matthias Raith, directeur général de Rail4Chem, considère par exemple qu' "il n'y a pas en France de base saine pour une relation commerciale..." Et se demande même si "cela vaut la peine de dépenser autant d'énergie pour prendre pied sur le marché français." Une opinion relayée par Fret SNCF qui, par la voix de Bruno Saintes, directeur commercial de Fret SNCF, ne s'estime pas "mieux traité que les autres opérateurs".
Signe des temps : la gestion de l'infrastructure vient d'être clarifiée entre RFF et la SNCF, RFF étant seul habilité à fournir désormais aux chargeurs l'accès au réseau, rôle jusqu'alors dévolu à la SNCF qui l'effectuait pour le compte de RFF. Ce qui devrait faciliter les démarches des nouveaux opérateurs intéressés par le marché français et **renforcer le jeu de la concurrence...** Une compétitivité à laquelle pourrait également



contribuer l'introduction du cadencement telle qu'elle sera menée dès 2008 en Rhône-Alpes grâce à la rationalisation des sillons tant fret que voyageurs.

VIRAGE À 180° CHEZ FRET SNCF

Cela suffira-t-il à réhabiliter le rail auprès de ses usagers potentiels, qui lui reprochent avant tout une fiabilité insuffisante, incompatible avec une production en flux tendus... Non évidemment. Ce qui manque ? "Sur tous ces aspects, une vraie approche business et client" poursuit Bruno Saintes chez Fret SNCF. Un virage à 180° qui suppose un vrai changement de mentalité. Les premiers signes de cette révolution se font déjà entendre chez Fret SNCF, plongée, depuis 2004, dans une vaste réforme, touchant aux fondamentaux même de l'entreprise : moins de bureaucratie, plus de performance économique. "Nous faisons le pari d'une rupture compétitive interne à l'entreprise" explique Guillaume Pepy, directeur général exécutif de la SNCF. La mise en circulation de trains d'une longueur de 1000 mètres, avec les gains de productivité ainsi générés, devrait y contribuer. Le défi est en tout cas lancé...

UNE PRIORITÉ : L'INTEROPÉRABILITÉ

Restent que les pesanteurs franco-françaises ne sont pas seules en cause. Aussi compétitif le service fret serait-il, l'interopérabilité actuelle aux frontières est encore insuffisante. L'Europe s'apprête justement à lancer, courant 2007, **un plan d'actions visant à développer un réseau dédié au fret**. "Son objectif consistera à pousser les différents acteurs à améliorer et harmoniser les performances actuelles" explique Jacques Barrot, Vice-président de la Commission européenne, en charge des transports : harmonisation des tarifications, meilleure attribution des sillons, amélioration des procédures transfrontalières et de la circulation des trains, accès facilité aux terminaux et gares... En attendant, les conditions de circulation progressent. Ainsi, le déploiement du système ERTMS, qui doit permettre de remplacer vingt systèmes de signalisation nationaux différents et incompatibles, est décidé sur le corridor Anvers-Bâle-Lyon mais ne doit pas être effectif avant 2018 ! Autre exemple de difficulté technique : à l'ouverture du Perpignan-Figueras dans deux ans (équipé en signalisation ERTMS), il est peu probable que la nouvelle voie jusqu'à Barcelone soit terminée côté espagnol.

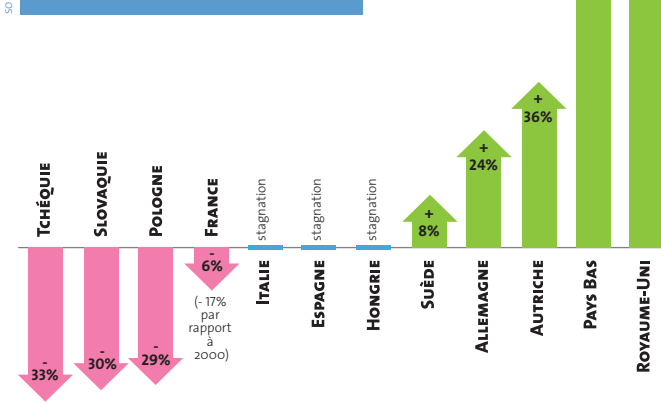
Des tracés provisoires sont à l'étude (largeur de voie UIC), mais avec les anciens standards d'alimentation électrique et de signalisation incompatibles avec les nouvelles locomotives achetées par Fret SNCF ! Sans parler des pentes de voie plus fortes en Espagne qui limiteront le tonnage des trains...

Malgré tout, ce type de mesures, n'en doutons pas, contribue à améliorer la compétitivité du fret ferroviaire et à "transférer une large partie du fret de la route au rail, en ligne avec nos objectifs d'efficacité, de lutte contre la pollution, de lutte contre le réchauffement climatique" poursuit le Vice-président de la Commission européenne, conscient, qu' "il y a encore du travail sur la table, mais néanmoins sûr que l'on fera de 2007 une grande année pour le ferroviaire."

Les chargeurs l'ont-ils compris ? Sensibles aux questions environnementales, à la rarefaction et au coût croissant des prix du pétrole, les chargeurs commencent à reconsidérer la priorité donnée à la route. Un exemple : Monoprix s'apprête à approvisionner ses 60 magasins parisiens par voie ferrée courant 2007. D'autres entreprises font par ailleurs jouer la concurrence pour obtenir un meilleur service. C'est le cas de Danone, qui a quitté Fret SNCF et achemine ses eaux Evian et Volvic vers la Grande-Bretagne avec le britannique Euro Cargo Rail, et de Colas, qui a décidé de créer sa propre filiale, Séco-rail, pour transporter ses granulats jusqu'alors confiés à Fret SNCF.

Fret ferroviaire en Europe : une situation contrastée

Variation en volume tonnes-kilomètre transportées entre 1995 et 2004



DES INFRASTRUCTURES À LA MESURE DES AMBITIONS DU RAIL

Acteur du changement, l'ouverture du marché seule ne peut néanmoins créer les conditions de la concurrence entre les différents modes. L'inauguration prochaine de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg y contribue, à travers l'apport d'un **nouveau service et la création d'un nouveau type de marché**. Plus déterminante est la construction de la Transalpine Lyon-Turin, maillon manquant du corridor transeuropéen n°5 Lisbonne-Kiev. Le gouvernement français vient de réaffirmer, dans un même mouvement, son engagement pour le Lyon-Turin et sa volonté de faire du fret ferroviaire un mode de transport compétitif et fiable. "Le principal obstacle au report modal est l'insuffisance de l'offre, en qualité d'abord et en quantité ensuite" déclarait Dominique Perben, Ministre français des transports, en mars dernier. **La réalisation du Lyon-Turin constitue la seule réponse capable de garantir la mise en place en Europe du Sud d'un réseau de transport ambitieux, adapté aux exigences de la co-modalité** : une utilisation optimale de chaque mode et une combinaison efficace de chacun d'eux. Cela nécessite la mise en place d'un service de qualité, performant et fiable, qui dépasse largement les seules frontières du Lyon-Turin mais constitue un acquis pour l'avenir du transport européen.

À suivre !

BRÈVES

ROMANO PRODI REMPORTE LA CONFIANCE DU SÉNAT

Mars 2007 - Radio 24
"Il faut bien sûr être à l'écoute des habitants, néanmoins la liaison Lyon-Turin sera réalisée car elle représente un intérêt fondamental pour toute l'Italie et l'Europe. C'est une priorité nationale."

RFF LANCE SON PREMIER APPEL D'OFFRES POUR UN PPP

RFF a lancé son premier appel à candidatures européen pour la mise en concession de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux. RFF optera pour un PPP, le concessionnaire assurant la conception, la construction, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation et le financement du projet et bénéficiera des recettes d'exploitation de la ligne. L'opération est estimée à 5 Mrds € (valeur 2005) pour une infrastructure d'une longueur de 300 km, comptant 40 km de raccordements connexes.

LE SYSTÈME FERROVIAIRE EUROPÉEN SATURÉ EN 2028

Selon un récent rapport de l'Union européenne, le système ferroviaire des transports sera saturé à l'horizon 2028 si la liaison ferroviaire Lyon-Turin n'est pas construite. C'est pourquoi le ministre de l'Economie italien, Tommaso Padoa-Schioppa, s'est dit confiant dans sa réalisation.

LA VALLÉE D'AOSTE RÉCLAME UN CONTINGEMENT DES POIDS LOURDS

Luciano Caveri, Président de la Région Autonome de la Vallée d'Aoste, a demandé à Jacques Barrot de fixer, avec les collectivités régionales et locales, un nombre limité de passages aux poids lourds traversant les Alpes, afin de préserver les zones montagneuses. Il a demandé également l'accélération des programmes de RTE-T parmi lesquels le Lyon-Turin et le Brenner, ainsi que la mise en place d'une forme de taxe pour les moyens de transports les plus polluants.



ILS ONT DIT...

ROMANO PRODI <<<<<<<<<

Président du Conseil Italien
Mars 2007 - Radio 24
"Il faut bien sûr être à l'écoute des habitants, néanmoins la liaison Lyon-Turin sera réalisée car elle représente un intérêt fondamental pour toute l'Italie et l'Europe. C'est une priorité nationale."

FRANÇOIS LÉPINE <<<<<<<<<

Président de Lyon Turin Ferroviaire
Mars 2007 - Le Figaro
"Le Lyon-Turin est incontournable car toutes les études réalisées sur les passages franco-italiens aboutissent au même résultat : le nombre de camions en transit devrait passer à plus de 4 millions par an d'ici à une quinzaine d'années."

JACQUES CHIRAC <<<<<<<<<

Président de la république française
Février 2007 - Conférence internationale sur la gouvernance écologique mondiale
"Face à l'urgence, le temps est à la révolution des consciences, de l'économie et de l'action pour sauver la planète, ce qui nécessite une transformation radicale de nos modes de production et de consommation en développant des énergies sans gaz à effet de serre."

DOMINIQUE PERBEN <<<<<<<<

Ministre des Transports et de l'équipement -
Février 2007
"Notre ministère doit s'investir dans la lutte contre l'effet de serre, c'est pourquoi le plan national Transports est l'une de nos actions les plus importantes, c'est l'enjeu n°1 autour duquel vont devoir s'articuler nos politiques d'urbanisme et de transport."

ANTONIO DI PIETRO <<<<<<<<<

Ministre des Infrastructures italien
Février 2007 - Ansa
"Dans les prochaines années, la quantité de marchandises, en transit à travers l'Italie, sera multipliée par quatre. Si nous ne construisons pas un réseau à haute capacité, ces marchandises seront transportées par camions provoquant pollution, danger environnemental et urbain important. Voilà pourquoi, réaliser des infrastructures ferroviaires sert aussi à la préservation de l'environnement."

CHRISTIAN ESTROSI <<<<<<<<<

Ministre délégué à l'Aménagement du territoire - Février 2007
"J'ai fait inscrire 3,5 Mrds € en faveur de la co-modalité dans les contrats de projets État-régions 2007-2013 à destination des transports fluvial et ferroviaire... À peine 12 % des marchandises circulent par le rail et 3 % par voie fluviale en France, alors que l'Hexagone compte quelque 29 000 km de lignes de chemin de fer et plus de 6 500 km de voies d'eau."