

BRÈVES

NICOLAS SARKOZY FAVORABLE À UNE NOUVELLE TRAVERSÉE SOUS LES PYRÉNÉES

Le Président Nicolas Sarkozy et José Luis Zapatero, chef du gouvernement espagnol, ont affirmé leur volonté de trouver une solution de connexion ferroviaire par les Pyrénées centrales, la situation du fret entre les deux pays étant à la limite de la rupture. Les deux hommes ont donc promis de faire de la traversée centrale des Pyrénées un des sujets majeurs du prochain sommet franco-espagnol en France à l'automne prochain.

DE NOUVELLES SOURCES DE FINANCEMENT POUR LES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES

"Les États devront trouver de nouvelles sources pour financer le rail ou la route" défend l'OCDE dans un rapport sur le développement des infrastructures d'ici 2030. L'argent public ne suffisant plus à leur financement, l'OCDE recommande d'exploiter de nouvelles sources de financement dans le secteur public mais aussi d'y associer le secteur privé.

RTE-T : SECOND RAPPORT ANNUEL DU COORDONNATEUR EUROPÉEN

Le rapport annuel du coordonnateur européen du projet prioritaire PP6, Lyon-Turin Budapest a été remis en septembre. Laurens Brinkhorst y confirme la priorité donnée aux sections transfrontalières et propose de faire des Alpes une zone pilote du développement durable.

CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE LYON

Les études préliminaires de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) ont été approuvées par le ministre des Transports, qui a chargé Réseau Ferré de France d'engager les études d'avant-projet sommaire de la partie nord pour permettre la tenue de l'enquête publique en 2008.

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE : LE CONSEIL D'ÉTAT VA STATUER

Le projet de décret portant déclaration d'utilité publique pour la section de la liaison ferroviaire Lyon-Turin comprise entre St Jean de Maurienne et la frontière franco-italienne a été transmise au Conseil d'État. Cette section comprend la plus grande partie du tunnel de base international (soit 47 km de tunnel côté français sur 53 au total) et une zone de raccordement à l'air libre à St Jean de Maurienne sur 3,5 km. Le tunnel international devrait pouvoir être déclaré d'utilité publique avant la fin de l'année 2007.

ACTUALITÉS

DES CHANTIERS QUI PROGRESSED

LE TUNNEL DU LÖTSCHBERG ACCUEILLE SES PREMIERS USAGERS

Le tunnel ferroviaire du Lötschberg, permettant la traversée des Alpes suisses sur un axe nord-sud a été inauguré le 15 juin dernier. D'une longueur de 34,6 kilomètres, cet ouvrage a nécessité 7 ans de travaux et a coûté 2,7 Mrds €. Il s'agit de la première pierre du projet "Alp Transit", destiné au transport de fret, de voitures et de voyageurs, et visant à transférer le trafic des poids lourds de la route vers le rail.

Troisième tunnel ferroviaire du monde de par sa longueur, le tunnel ferroviaire du Lötschberg sera opérationnel à partir du mois de décembre. Grâce à la vitesse élevée des trains (jusqu'à 220 km/h) et à un itinéraire plus court, les passagers de la nouvelle ligne gagneront jusqu'à 38 minutes sur le parcours Berne-Brigue. Dès décembre 2007, 190 trains emprunteront chaque jour l'axe du BLS : 72 trains marchandises et 43 trains voyageurs par le tunnel de base, 38 trains marchandises et 37 trains voyageurs par la ligne de faite.

Le tunnel du Lötschberg est le premier des quatre tunnels de base qui font l'objet de l'exposition itinérante "Alpes 2020 les nouveaux tunnels".



LA DESCENDERIE DE MODANE PLONGE À 300 MÈTRES SOUS TERRE



Galerie réalisée à Modane

nécessaire de creuser une galerie de reconnaissance dans l'axe du futur tunnel de base. Cette descenderie permettra de créer un front de percement supplémentaire en phase de construction, et ultérieurement servira à la ventilation, aux opérations de maintenance mais aussi de galerie de secours pendant l'exploitation.

Avec des difficultés géologiques diverses, les deux autres chantiers progressent également, permettant d'affiner les méthodes de creusement à retenir pour le tunnel de base : celle de St-Martin-la Porte : 1 625 m ont été creusés sur les 2 280m prévus. Et la troisième de La Praz : 1 175 m excavés sur 2 572. Au total 6,8 km ont déjà été creusés, côté français. L'évacuation et le traitement des déblais n'ont pas eu d'impact significatif sur l'environnement de la Maurienne : un signe encourageant pour la suite.



Le chantier de la Praz

AGENDA.....

"ALPES 2020, LES NOUVEAUX TUNNELS" S'INSTALLE À LYON DU 6 AU 26 OCTOBRE

Inaugurée à la Cité des Sciences et de l'Industrie de La Villette, l'exposition "Alpes 2020, les nouvelles traversées" présente désormais à Lyon les quatre tunnels ferroviaires exceptionnels qui seront creusés d'ici à 2020 à travers les Alpes, ainsi que les grands réseaux transeuropéens de transports que l'Union européenne souhaite construire. "Alpes 2020, les nouvelles traversées", c'est aussi un voyage à travers les plus belles montagnes d'Europe, au cœur des plus grands chantiers du XXI<sup>e</sup> siècle. Un voyage dans le temps également, rendant possible la traversée des Alpes en bientôt moins de deux heures...

À noter : une table ronde sur l'intermodalité le 24 octobre / En savoir plus : tél. 0821 231 251 / Visites guidées à l'attention des lycées organisées sur demande par le Comité pour la Transalpine : contactez le 04 72 59 51 57.

COLLOQUE "NOUVEAUX TUNNELS, NOUVEAUX DÉFIS"

Les actes et les photos du colloque "Nouveaux tunnels, nouveaux défis", organisé le 27 juin dernier à la Cité des Sciences et de l'Industrie de La Villette, sont disponibles sur le site www.transalpine.com dans la rubrique "Agenda".

latransalpine LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



DOSSIER REPORT MODAL DOUBLER LA PART DU RAIL : MODE D'EMPLOI

PAGE 4 DES CHANTIERS QUI PROGRESSED : LE TUNNEL DU LÖTSCHBERG ET LA DESCENDERIE DE MODANE

HOMMAGE À LA CLAIRVOYANCE DU PRÉSIDENT RAYMOND BARRE



directrice de publication : Marie-Hélène Morin | conception : Kaelia | photos : DR / © J.L. Rigaux | impression : IDMM

Quel a été le principal apport de Raymond Barre en tant que président du Comité pour la Transalpine ?

Gérard GEOFFRAY : Nommé en avril 2000 pour succéder à Pierre Dumas, Raymond Barre a poursuivi l'œuvre entreprise et apporté sans aucun doute une incontestable crédibilité au projet né à l'initiative des collectivités terri-

toriales et du monde économique en Rhône-Alpes et en Piémont. Il lui a apporté sa caution internationale, consolidant le Lyon-Turin dans les projets prioritaires européens. Après un débat parlementaire intense, il a joué un rôle déterminant pour que la liaison Transalpine soit confirmée lors du CIADT de décembre 2003. Enfin, sa réputation d'économiste avisé nous a permis d'avancer des pistes innovantes de financement mixte, qui ont inspiré les solutions envisagées aujourd'hui par la CIG.

Dans quel domaine a-t-il changé la dimension du projet de liaison ferroviaire Transalpine ?

G.G. : Sa conviction que les destins de l'Europe et de la France étaient intimement liés lui faisait écrire, dès janvier 2001, à Lionel Jospin alors Premier ministre : "Nombreux sont ceux qui, en Italie et en France, attendent du Sommet de Turin" une décision claire et précise. Le développement équilibré du grand espace européen s'en trouvera stimulé. Le Sud-Est européen tout entier, dont le potentiel économique est considérable, pourra alors davantage exploiter ses ressources et accroître son dynamisme économique et social".

Sa clairvoyance n'a jamais été démentie depuis : la demande conjointe présentée en juillet dernier, et pour la première fois, par les deux pays cosignataires du Traité de Turin - d'une subvention

européenne à hauteur de 725 M€ pour la construction du tunnel de base - confirme la justesse des convictions de Raymond Barre.

Quel regard portait-il sur le Comité pour la Transalpine ?

G.G. : Homme droit et loyal, il a travaillé avec nous jusqu'au bout, tout en préparant avec lucidité sa succession. Présent régulièrement à notre assemblée générale annuelle au milieu des décideurs politiques régionaux qu'il connaissait bien, il avait aussi à cœur de mobiliser les chefs d'entreprise. Ainsi lors d'un déjeuner organisé à Lyon en 2005 à son initiative, il avait mobilisé tous les acteurs économiques leur demandant non seulement de cosigner avec lui la motion qu'il a portée lui-même au ministre des Finances, mais aussi de rester engagés à nos côtés. Son pragmatisme lui avait, en effet, appris à ne pas prendre pour argent comptant des promesses non financées et à ne pas sous-estimer les difficultés nombreuses qui ne manqueraient pas de se dresser sur la route du Lyon-Turin. Les générations futures sauront, je le pense, rendre hommage à sa détermination lors de l'inauguration de la liaison Transalpine.

1. Vice-Président délégué du Comité pour la Transalpine. 2. Le traité international a été signé le 29 janvier 2001.

