

BRÈVES

FEU VERT PARLEMENTAIRE POUR L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ALPINE

Après un ultime vote du Sénat, le Parlement français a ratifié l'accord signé en octobre 2009 entre la France et l'Italie pour le renouvellement de l'Autoroute Ferroviaire Alpine. Pour son exploitation, les deux États doivent recourir à une concession de service public, dont l'appel d'offres a été lancé fin 2009. À ce jour, aucune décision d'attribution n'a encore été prise, alors que la mise en exploitation est prévue début 2011, après l'achèvement des travaux du tunnel du Mont-Cenis.

SIGNATURE D'UNE "PAX FERROVIARIA" LORS DU SOMMET FRANCO-ITALIEN

En avril dernier, les États franco-italien ont signé à Paris une déclaration commune appelée "Pax ferroviaria". Celle-ci met en demeure les sociétés gestionnaires des réseaux ferrés des deux pays "d'examiner avec diligence les demandes d'attribution des sillons internationaux déposées par les opérateurs de services de transports et de les traiter dans le respect de la législation commune". En clair, les trains italiens peuvent rouler sur des lignes françaises, et vice-versa, conformément à la libéralisation du réseau ferré décidé en 2006 par l'Union européenne. Les utilisateurs restent attentifs à la concrétisation effective de cette déclaration d'intention.

ACTUALITÉS

TEN-T DAYS : LA TRANSALPINE DEMANDE À L'EUROPE UN ENGAGEMENT FINANCIER AU-DELÀ DE 2013



Les Ten-T Days à Saragosse en juin 2010

Lors des journées du Transport européen (Ten-T Days) qui se sont déroulées à Saragosse les 8 et 9 juin, le Comité pour la Transalpine, en partenariat avec le Comitato Transpadana (son homologue italien), a été invité à intervenir en séance. L'occasion de **demander à l'Union européenne de s'engager financièrement au-delà de 2013 pour le corridor Lyon-Turin-Budapest**. Il a souligné, par ailleurs, que la **prise en compte des coûts externes dans l'Eurovignette devrait s'effectuer proportionnellement à la distance**, afin de ne pas pénaliser les transports locaux. Concernant le projet transfrontalier, une déclaration d'intention relative au projet prioritaire 6 a été

signée à Saragosse par les quatre ministres des États membres concernés (France, Italie, Slovaquie, Hongrie) ainsi que par Siim Kallas, le Vice-président en charge des Transports et L.J. Brinkhorst, coordonnateur du projet. Cette déclaration rappelle en particulier la nécessité de tenir le calendrier convenu entre les parties.

Les signataires ont souligné le caractère unique de ce corridor ferroviaire orienté est-ouest : il constitue une pièce essentielle du futur réseau central par son raccordement prévu, tant avec les projets prioritaires traversant les Alpes du nord au sud, qu'avec l'Espagne et les autoroutes de la mer.

LA CONFÉRENCE FERRMED UNANIME AUTOUR DE L'URGENCE DU CFAL

Le 29 avril dernier à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Rhône-Alpes, en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon et le Comité pour la Transalpine, ont organisé une présentation des résultats de l'étude globale FERRMED. Celle-ci préconise l'adoption de standards techniques ferroviaires performants sur un grand axe fret allant de la péninsule ibérique à la Scandinavie, tout en irrigant Rhône-Alpes et le nord de l'Italie.

Le colloque a réuni plus d'une centaine de participants, professionnels du transport, de la logistique et des acteurs institutionnels, et a également mis l'accent sur le caractère indispensable et urgent du CFAL (contournement ferroviaire pour l'agglomération lyonnaise), sans lequel le redécoupage du fret ferroviaire restera lettre morte dans la moitié Est de la France.

ORBASSANO : LA PLATEFORME LOGISTIQUE PREND FORME

Réunis en juin dernier par le Comitato Transpadana et l'Observatoire technique à Turin, les élus et les acteurs économiques ont apprécié, suite à la modification de tracé, l'ambition du projet d'agrandissement et de développement de la plateforme logistique et intermodale d'Orbassano (banlieue de Turin). Préparée par RFI (Réseau Ferré Italien), une maquette visualisait le nouveau terminal ferroviaire fret dont il a été confirmé qu'il se situera au **débouché direct de la future ligne Transalpine Lyon-Turin**.

DERNIÈRE MINUTE

Une délégation d'élus savoyards, accompagnée des deux Présidents de la CIG pour le Lyon-Turin, de la Transalpine et de la Transpadana, a été reçue le 5 juillet par le Commissaire européen Siim Kallas, Vice-président en charge des Transports, pour évoquer le calendrier du projet Lyon-Turin-Budapest ; il a souligné fermement qu'un accord entre les États serait nécessaire d'ici le mois de novembre.

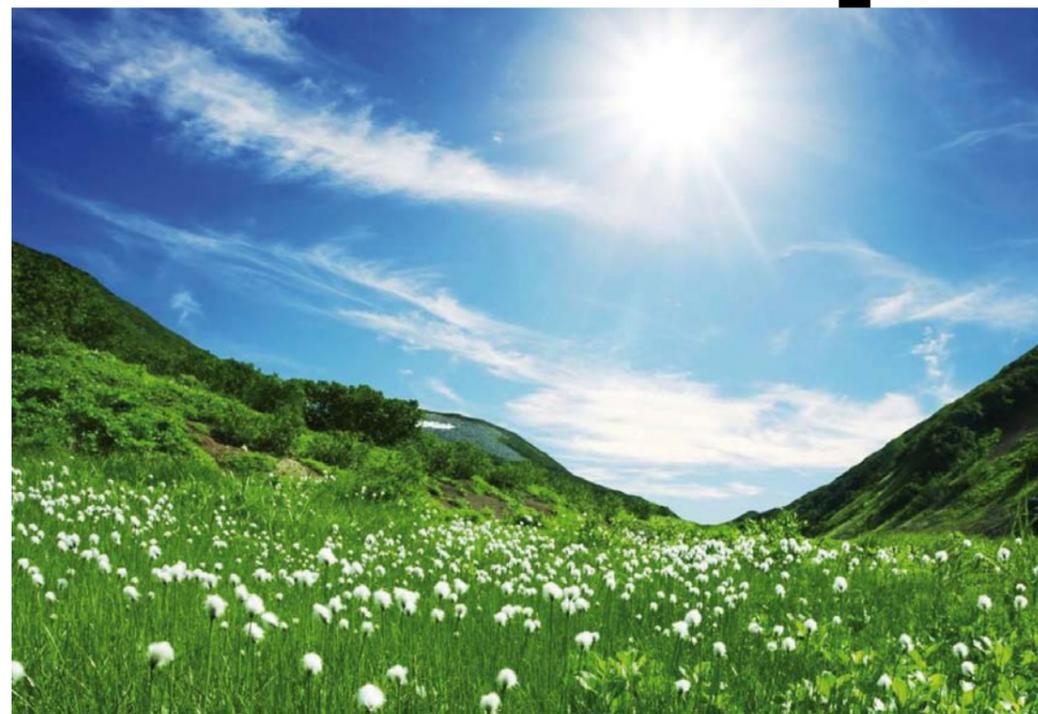


Siim Kallas, Vice-président en charge des Transports

Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin
78, route de Paris | BP 19 | 69751 Charbonnières-les-Bains cedex
tél : + 33 (0)4 72 59 51 57 | fax : + 33 (0)4 72 59 51 90 | info@transalpine.com
www.transalpine.com

latransalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



DOSSIER
LA LIAISON TRANSALPINE LYON-TURIN : UN PAS DE PLUS DANS LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ EN EUROPE

PAGE 4
TEN-T DAYS : LA TRANSALPINE DEMANDE À L'EUROPE UN ENGAGEMENT FINANCIER AU-DELÀ DE 2013

INTERVIEW

"UNE MEILLEURE COORDINATION DE PART ET D'AUTRE DE LA FRONTIÈRE S'IMPOSE POUR RENDRE L'OPTION FERROVIAIRE PLUS ATTRAYANTE"



LAURENS J. BRINKHORST

Coordonnateur européen
Projet prioritaire n°6
Lyon-Turin-Budapest

Comment progresse la mise en application des mesures d'interopérabilité que vous aviez préconisées en 2008 pour développer le trafic ferroviaire franco-italien ?

L.B. : En 2008, nous avons instauré un groupe à haut niveau chargé d'étudier les mesures d'interopérabilité à mettre en œuvre sur la ligne existante entre Lyon et Turin. Une meilleure coordination de part et d'autre de la frontière s'impose pour fluidifier le trafic des trains, donc pour rendre l'option ferroviaire plus attrayante pour les clients. Nous avons commencé par un état des lieux et des points de progrès. Certains problèmes sont en cours de résolution, comme l'instauration d'un guichet unique pour les clients. D'autres solutions sont à l'étude, telles la mise à disposition d'un service de pousse

commun, la création de règles harmonisées pour les signaux de queue ou d'un document de bord unique. Il s'agit de rendre le plus court possible, voire d'abolir, les arrêts des trains à la frontière.

Quels pourraient être les facteurs de réussite du futur promoteur qui sera en charge de la construction et de la gestion du tunnel international du Lyon-Turin à compter de 2011 ?

L.B. : Le futur promoteur devra avoir une certaine indépendance pour pouvoir prendre les décisions opérationnelles au jour le jour, même si, évidemment, les grandes orientations stratégiques seront toujours fixées par son Conseil d'administration. Je crois également qu'il est important qu'un des principaux bailleurs de fonds, la Commission européenne, soit représenté dans ce Conseil, même si la Commission n'aura pas un rôle d'arbitrage dans les décisions où l'unanimité entre les États est requise.

Quels sont les moyens financiers, réglementaires ou autres dont dispose l'Union européenne pour accélérer la construction des sections transfrontalières des corridors ferroviaires prioritaires ?

L.B. : Le plus important instrument dont dispose l'Union européenne est sa contribution financière aux sections transfrontalières ; elle peut soutenir leur construction jusqu'à 30%. Pour la période budgétaire de 2007 à 2013, elle finance la section Lyon-Turin à hauteur de 27% du coût de construction. Une autre figure importante est celle du Coordonnateur européen, qui a été nommé par l'Union pour suivre quelques projets ferroviaires particulièrement difficiles à réaliser. Il se concentre sur les parties transfrontalières qui sont toujours les plus complexes et aide à coordonner les efforts des États membres et à rappeler l'intérêt européen de ces corridors ferroviaires.



PIÉMONT : AUSSI UNE DÉMARCHÉ GRAND CHANTIER

À l'issue d'une rencontre à Modane entre le Président de l'Observatoire technique, le Président de la Province de Turin et le Préfet de Turin avec les maires de la Vallée de la Maurienne, le Conseil général et la Préfecture de Savoie, l'Italie a annoncé qu'elle aura aussi "sa démarche Grand Chantier". Procédure de concertation et de valorisation du territoire, elle a été instaurée en 2003 à Modane pour la réalisation du Lyon-Turin. Ainsi pour les travaux préliminaires en France : 86% des entreprises choisies sont originaires de la Région Rhône-Alpes, 30% des 400 personnes employées sont savoyardes, et la main d'œuvre venue de l'extérieur loge sur place.

