

BRÈVES

RECORD BATTU POUR L'AUTO-ROUTE FERROVIAIRE ALPINE

L'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) entre Aiton-Bourgneuf et Orbassano, près de Turin, a franchi pour la première fois, dix ans après sa création, la barre des 3 000 poids lourds transportés en juillet "en non accompagné". Ce développement doit beaucoup à la mise au gabarit GB1 du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis : près de 40% du trafic de l'AFA est constitué par ces poids lourds qui, jusqu'à il y a peu, ne pouvaient emprunter cette galerie. Les quatre navettes quotidiennes représentent depuis le début de l'année un taux de remplissage de 86%. Il faut noter cependant que l'AFA ne représente qu'une petite part des échanges transfrontaliers, car en 2012 le seul tunnel routier du Fréjus a enregistré un trafic moyen de 1909 poids lourds par jour, soit environ 57 000 par mois, soit vingt fois plus que par l'autoroute ferroviaire !

ACCORD SUR LE NOUVEAU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT

Un accord a été conclu entre la Commission, le Conseil et le Parlement sur une proposition visant à faire de l'actuelle mosaïque de routes, de voies ferrées, d'aéroports et de canaux, un véritable réseau de transport unifié (RTE-T). Cet accord a été salué par le Commissaire européen aux transports, Siim Kallas, comme un accord "historique" car il permettra de relier l'Est avec l'Ouest, et porte sur la création d'un vaste réseau européen de transport à travers 28 États membres. Ce nouveau règlement fixe des échéances afin que tous les projets contribuant à la création du réseau central de transport soient mis en œuvre de façon prioritaire, et soient achevés d'ici 2030. Les financements se concentreront sur les projets transfrontaliers.

ITALIE : IMPORTANCE DU LYON-TURIN POUR LA RELANCE ÉCONOMIQUE

Le ministre des Transports italien, Maurizio Lupi, dans un courrier adressé au ministre de l'Économie, a demandé le respect des engagements financiers pris par le gouvernement italien, concernant le département des infrastructures et des transports, avec la restitution de ses budgets détournés vers d'autres postes de dépenses. En effet, dans ce courrier, le ministre détaille son plan d'investissement de 10 milliards d'euros en trois ans qui comme il l'a rappelé représentent « plus de 100 000 emplois » nécessaires à la reprise économique du pays, attendue par chacun. Parmi les sept projets stratégiques cités dans le courrier figure la liaison Lyon-Turin dont un financement de 540 millions d'euros, issu du décret d'urgence.

AGENDA

TEN-T DAYS 2013 : Tallinn (ESTONIE) du 16 au 18 octobre

SOMMET FRANCE-ITALIE à Rome : novembre 2013

INTERVIEW

(SUITE DE LA PAGE 1)

Quel impact sur la croissance et l'économie ? Les retombées économiques seront-elles à la hauteur des investissements financiers engagés ?

P.G. : Il est indéniable que le réseau ferroviaire à grande vitesse a transformé profondément la géographie de la France, son économie et l'attractivité des territoires. La qualité des infrastructures de transport est considérée comme un élément important de la compétitivité de notre pays. Elles sont également considérées comme déter-

minantes par les investisseurs étrangers pour les implantations d'entreprises dans nos régions. Aujourd'hui, la France dispose d'un très bon réseau comparé aux autres pays européens. Il est de notre responsabilité collective de maintenir notre rang. Certes, la question de la rentabilité socio-économique des grands projets nouveaux doit être posée, d'autant plus que les capacités de financement, en particulier publiques, se font rares. **À nous de faire les bons choix. Le Lyon-Turin, assurément, en fait partie.** Compte tenu de l'engagement financier de l'Europe, le prochain sommet franco-italien devra prendre les bonnes décisions.

ACTUALITÉS

COLLOQUE DE CLÔTURE POUR LE PROJET EUROPÉEN INTERALPES



Réunis à Turin le 8 juillet dernier, les partenaires du projet InterAlpes que sont la CAFI (Conférence des Alpes franco-italiennes), Confindustria, le Medef Rhône-Alpes, le Comitato Transpadana et le Comité pour la Transalpine ont clôturé ce projet européen, dont l'objet est de favoriser le développement de l'intermodalité au passage des Alpes. La conclusion générale est le manque de compétitivité actuelle de l'axe Lyon-Turin. Huit pistes d'action ont été proposées, avec pour objet de renforcer cet axe en attendant l'ouverture du tunnel de base : de nouveaux services d'autoroute entre l'Espagne et l'Italie, ou des rationalisations du transport de véhicules pour éviter les trains à vide... Voir le projet en détail sur le site : www.interalpes.eu

UN BUDGET « À LA PORTÉE DE LA FRANCE » SELON MICHEL DESTOT

Rapporteur à l'Assemblée nationale du projet de loi de ratification de l'accord du 30 janvier 2012 sur le Lyon-Turin, Michel Destot est intervenu lors de l'assemblée générale du Comité pour la Transalpine. Il a notamment rappelé la volonté claire du gouvernement français de s'engager pour le Lyon-Turin. Soulignant l'importante mobilisation de fonds européens pour cette liaison (40%), il a comparé le coût des investissements pour la France (soit 1,5 Md d'euros) à l'équivalent du montant des investissements en infrastructures scientifiques pour la ville de Grenoble, ajoutant que ce montant était "à la portée de la France". Michel Destot a aussi exposé les enjeux environnementaux, correspondant aux recommandations de la Convention alpine pour la protection des Alpes ; économiques particulièrement dans la compétition mondiale actuelle, insistant sur le fait de permettre aux villes de se relier entre elles en toute sécurité ; et géostratégiques avec les échanges avec l'Italie. Pour lui, les premières actions concrètes sont engagées puisqu'un appel d'offres est en cours pour la réalisation de la première partie du tunnel de base, dont les travaux devraient commencer fin 2013 ou début 2014.

SOUTIEN DES INDUSTRIELS TURINOIS AU LYON-TURIN

À l'initiative de l'Union industrielle de Turin et des petites entreprises de la Confindustria, une pétition regroupant 2 000 entreprises italiennes a été signée en faveur de la future liaison Turin-Lyon, demandant au gouvernement le démarrage effectif de sa mise en œuvre. Le document explique les raisons de ce soutien au Turin-Lyon et appelle le gouvernement et le Parlement italien à une détermination sans faille, à commencer par la ratification de l'accord du 30 janvier 2012 entre la France et l'Italie, condition sine qua non d'un démarrage du chantier. Les partenaires économiques italiens attestent ainsi de la leur mobilisation et de la dimension partenariale et industrielle du projet.

NOUVELLE ORGANISATION AU SEIN DU COMITÉ POUR LA TRANSALPINE

Depuis le 20 août 2013, Bruno Chiaverini occupe la fonction de délégué général suite au départ de Marc Lavedrine, qui a souhaité mettre fin à ses fonctions pour développer de nouveaux projets professionnels. Bruno Chiaverini a été choisi pour son expérience et sa bonne connaissance des dossiers à l'international ainsi que sa maîtrise de l'italien, ayant travaillé et vécu à Turin. En effet, il a œuvré précédemment dans le domaine des relations internationales à la Région Rhône-Alpes, à ERAI et à la CCI de Lyon ; il est également maître de conférence associé à Lyon III.

Comité pour la liaison européenne transalpine Lyon-Turin
8, rue Paul Montrochet | 69002 Lyon
tél : +33 (0)4 26 73 51 57 | info@transalpine.com
www.transalpine.com

latransalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



DOSSIER DÉMARRAGE DES TRAVAUX DU TUNNEL DE BASE C'EST POUR BIENTÔT !

PAGE 4 LES INDUSTRIELS TURINOIS SOUTIENNENT LE LYON-TURIN

INTERVIEW

“LE LYON-TURIN EST UN VECTEUR DE CROISSANCE ET D'EMPLOIS INDISPENSABLE AU SERVICE DE LA COMPÉTITIVITÉ NATIONALE... LE PROCHAIN SOMMET FRANCO-ITALIEN DEVRA PRENDRE LES BONNES DÉCISIONS”



PIERRE GATTAZ
Président du Medef

Quelle est la position du Medef sur les infrastructures de transport ferroviaire ?

P.G. : Situé au carrefour de l'Europe, notre pays s'est depuis toujours appuyé sur un réseau d'infrastructures innovant et performant pour se développer et attirer de nouveaux investisseurs internationaux. Mais aujourd'hui, il est temps de franchir une nouvelle étape. Si nous ne faisons rien pour à la fois maintenir l'efficacité du réseau existant et créer de nouvelles connexions correspondant à l'évolution des flux commerciaux, c'est la compétitivité et l'attractivité de notre territoire qui risquent d'être sérieusement mises à mal. S'agissant du réseau ferré, qui, je le rappelle, est un mode

de transport parmi les plus écologiques, il est impératif de ne pas négliger le fret qui fait trop souvent les frais d'un arbitrage défavorable. Le maintien d'une activité performante et compétitive sur ces lignes est primordial pour nos entreprises qui les utilisent.

Quel est votre point de vue sur les dossiers en cours avec l'Europe, tels que le Lyon-Turin en particulier ?

P.G. : Sur les dossiers européens, comme nationaux, nous jugeons nécessaire de changer de modèle. Maillon clé du réseau central de transport européen, le projet Lyon-Turin permettra de développer significativement, et pour un coût moindre, les connexions transfrontalières au cœur du corridor méditerranéen. Il s'agit d'un vecteur de croissance et d'emplois indispensable au service de la compétitivité nationale et régionale. En matière de financement, la réalisation de ce projet doit être appréhendée sur le long terme, au même titre que les grandes infrastructures au niveau mondial. Si son coût est inférieur à 1% du total des échanges concernés, il est évident qu'un tel projet doit se faire grâce

à une participation financière significative de l'Europe.

Vous êtes rhônalpin, le tunnel de base central du Lyon-Turin devrait connaître une impulsion lors du sommet franco-italien à Rome le 20 novembre ; quelles sont vos attentes vis-à-vis des dirigeants politiques français ?

P.G. : Je comprends et soutiens bien évidemment la mobilisation des acteurs économiques de la région Rhône-Alpes. Cette région, que je connais bien, puisque j'y ai une entreprise, est la vitrine de l'excellence industrielle de la France innovante et performante. Dans le contexte que nous connaissons, j'attends globalement des dirigeants politiques français et européens une réelle vigilance sur l'utilisation des finances publiques. Mais j'attends aussi de leur part une vision prospective, une stratégie de long terme, dans laquelle doit s'inscrire notamment le projet Lyon-Turin, qui doit être considéré d'intérêt européen et financé dans ce cadre, même si, bien sûr, d'autres sources de financement devront être trouvées, notamment dans le secteur privé.

Suite de l'interview en page 4

