

MOTION

TRANSPORT DE MARCHANDISES FRANCE-ITALIE :

LES CONDITIONS D'UNE RECONVERSION VERS LE RAIL DES 2010 SONT-ELLES REMPLIES ?

Lyon, Jeudi 11 septembre 2008

Le corridor ferroviaire sud-européen qui reliera à terme Barcelone, Lyon, Turin, Ljubljana et Budapest est une priorité de l'Union Européenne. La construction du tunnel de base du Mont-Cenis va démarrer d'ici 2012, mais la réalisation complète de l'ensemble du corridor ne débouchera pas avant une quinzaine d'années, à compter d'aujourd'hui.

Cependant, l'urgence du redécollage du transport de fret ferroviaire entre la France et l'Italie est chaque jour plus criante pour des raisons environnementales, énergétiques et de congestion routière. **Le seuil de trois millions de camions** traversant la frontière alpine, chaque année du Mont-Blanc à Vintimille, est atteint et son dépassement serait ingérable.

Les acteurs du monde industriel, du transport et de la logistique réunis ce jour à Lyon, à l'initiative du Président du Comité pour la Transalpine, Franck Riboud, soutiennent unanimement la nécessité de concrétiser les ambitions en faveur du report modal exprimées d'une part lors du Grenelle de l'environnement¹, d'autre part lors de la Table politique à Rome du 29 juillet dernier².

Devant l'urgence de la situation, **ils demandent aux gouvernements français et italien de prendre sans retard les décisions qui permettront d'augmenter dès 2010 les tonnages transportés par rail le long de ce corridor sud-européen**, entre la France et l'Italie.

¹ Le groupe de travail COMOP5 a préconisé la constitution en France d'un réseau ferré à priorité fret (carte jointe)

² Une réduction de 100.000 poids lourds dans les Alpes d'ici trois ans a été annoncée par le ministre des Transports italien.

A savoir :

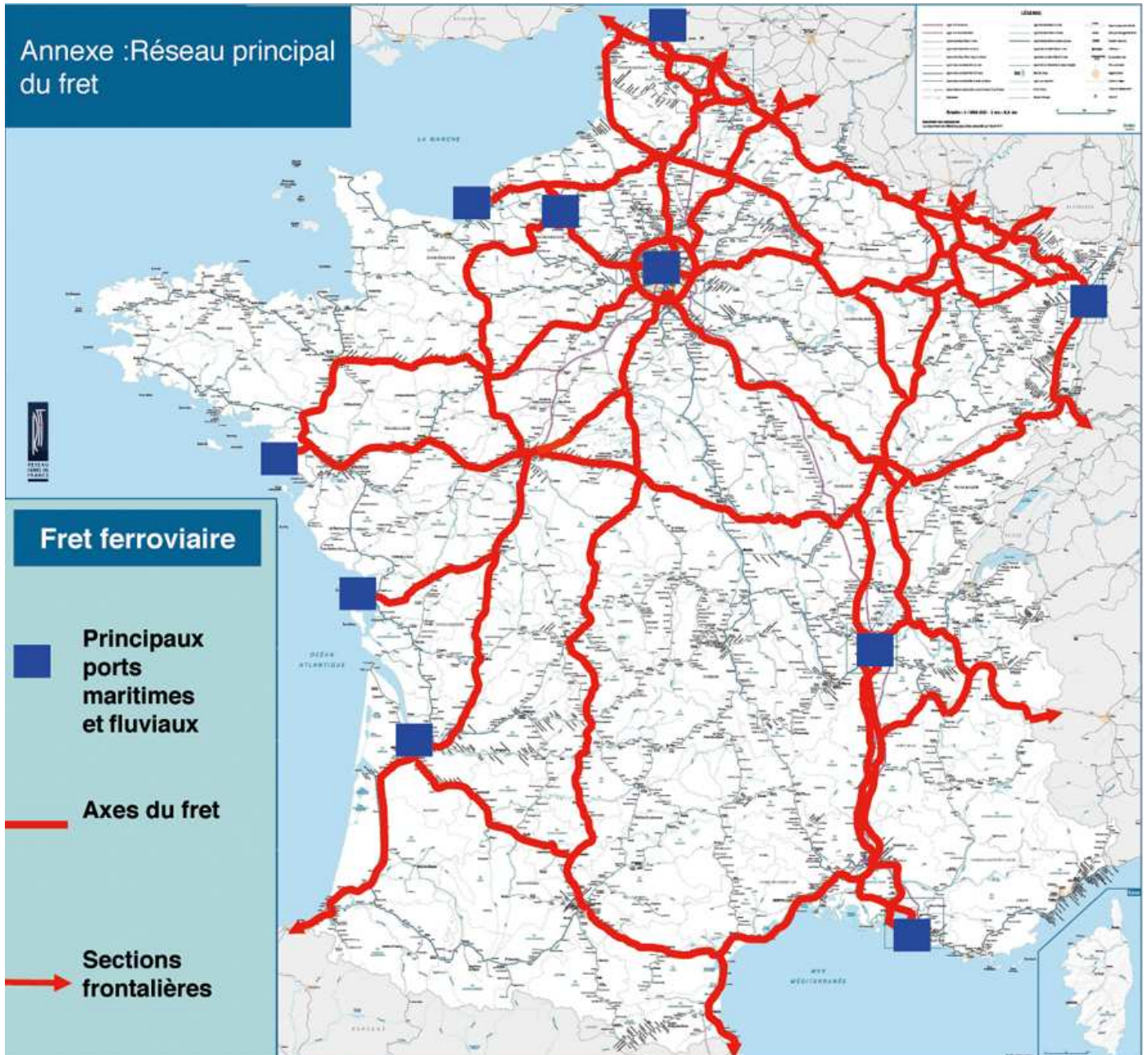
- Adopter et accélérer la mise en œuvre des mesures préconisées par le groupe de travail présidé par Monsieur Brinkhorst, coordonnateur de la Commission européenne, présent ce jour, concernant l'amélioration du fonctionnement de la ligne historique ferroviaire de Modane pour tous les trains de fret en transit international à partir de 2010.
Il s'agit d'une condition essentielle pour redonner une fiabilité et une ponctualité actuellement insuffisantes aux yeux des utilisateurs. La gestion unifiée des sillons en est l'un des exemples les plus significatifs. L'objectif est d'atteindre par étapes un niveau de trafic fret ferroviaire entre la France et l'Italie de 17 millions de tonnes par an. Ceci permettra de réduire de 700 000 le nombre de camions dans les Alpes.
- Faciliter l'émergence des solutions commerciales originales et compétitives lors de la redéfinition des services de l'autoroute ferroviaire alpine et des terminaux associés à laquelle devrait conduire l'appel d'offres prévu cette année.

Par ailleurs, il leur paraît essentiel que soient mises en œuvre sans tarder les opérations retenues par le protocole d'accord Etat/Collectivités territoriales du 19 mars 2007 sur les accès, et de tenir les délais des travaux de modernisation du sillon alpin sud, entre Valence et la vallée de la Maurienne, ce qui permettra aux trafics ferroviaires en provenance du sud d'accéder d'ici 2013 à l'Italie sans passer par le nœud lyonnais actuellement congestionné.

Enfin, les acteurs économiques suggèrent aux gouvernements concernés de **définir conjointement les standards techniques minimums** à respecter pour la modernisation du réseau ferroviaire ou la réalisation de nouveaux tronçons destinés à un usage intensif par des trains de fret. Ces standards doivent devenir la référence pour tout le corridor et rester en cohérence avec les actions de l'Union européenne dans ce domaine (trains d'une longueur minimale de 750 m, gabarit GB1, équipement de signalisation interopérable ERTMS, pente maximum de 1,2 %...). Leur adoption est une condition essentielle pour améliorer la compétitivité du ferroviaire en dépassant les normes et habitudes nationales, contraignantes et parfois obsolètes.

Les ambitions affichées par les décideurs politiques doivent maintenant être concrétisées par les investissements, les mesures réglementaires et l'organisation du secteur ferroviaire afin de répondre aux défis du XXI^{ème} siècle du transport transalpin.

La carte du réseau de fret ferroviaire en France



Compte rendu de la réunion de la table politique du Palazzo Chigi pour la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin

La Table Politique du Palazzo Chigi pour la liaison ferroviaire Lyon-Turin, réunie à Rome le 29 juillet 2008 (...) apprécie et approuve le travail complexe élaboré pendant les 70 semaines par l'Observatoire en concordant en particulier les résultats du document final de l'accord de Pracatinat et décide de passer à la phase 2.

Sur la base du document finale de Pracatinat, le gouvernement, en accord avec la Région Piémont, le Maire et la Province de Turin, prend les décisions suivantes :

- 1.** Créer un groupe de travail spécifique entre l'Observatoire, le ministère des infrastructures et des transports, la région Piémont, l'agence pour la Mobilité Périurbaine et les mairies intéressées pour définir avant la fin du mois de septembre les mesures pour améliorer le transport local suite aux indications présentées ce jour par le Ministre Matteoli pendant la réunion.
- 2.** Lancer avant octobre une action similaire pour les mesures de rééquilibrage modal et de renforcement du transport marchandises sur rail en utilisant toutes les potentialités possibles et en impliquant, outre les acteurs déjà mentionnés, également les opérateurs du secteur (transporteur, expéditionnaires, gestionnaires d'autoroutes, etc...) dans le but d'enlever des routes alpines au moins 100.000 pois lourds en trois ans.
- 3.** Demander à la Commission intergouvernementale de charger LTF de mettre à jour le « Dossier de Bruxelles » (dans le respect des délais européens pour le financement) en prenant comme base les indications du texte final de Pracatinat.
- 4.** Lancer la procédure pour la conception préliminaire unitaire de la nouvelle ligne Lyon-Turin, depuis la frontière française à Settimo : cette conception devra être précédée d'une définition précise, par l'Observatoire, des spécifications de conception qui serviront de base aux documents de l'appel d'offres, de manière à tenir compte des caractéristiques et des exigences du territoire dès la phase d'établissement ; les activités devront être développées avec une vision interdisciplinaire et avec le concours actif des techniciens indiqués par les locaux.

- 5.** Les points précédents représentent ce qui a été prévu dans le document de Pracatinat, sous un plan opérationnel, concernant la nécessité d'une phase pour « définir la conception » : en effet si pour la partie commune de la section internationale certaines références fondamentales pour la conception ont été déjà définies, ceci n'a pas encore été fait pour la partie nationale et donc, avant la fin de l'année, il faudra définir une base de référence similaire, avec le concours actif des collectivités locales.
- 6.** Le Tavolo Istituzionale du Palazzo Chigi s'accorde sur la nécessité d'une « gouvernance unitaire » de toute la conception qui, sur la base de l'expérience de l'Observatoire, devra coordonner et piloter toutes les phases d'établissement et développement du projet préliminaire (Avant Projet Sommaire) : les modalités opérationnelles d'une telle gouvernance seront définies avant la fin du mois de septembre, suite aux accords pris avec la présidence de la CIG.
- 7.** Il faudra également travailler afin qu'il y ait concordance entre l'unicité de la gouvernance et l'unicité du financement de toute la ligne, en coordonnant les moyens disponibles dans un plan homogène et en tenant compte du « Plan stratégique » promu par la Province de Turin.
- 8.** Naturellement la Région, la Province et les collectivités locales seront constamment consultées de façon qu'elles puissent exprimer leurs avis et suggérer d'éventuelles modifications à chaque phase successive de la conception, laquelle devra évoluer dans les délais définis par l'Union européenne.