

latransalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN



DOSSIER
L'AUTOROUTE
FERROVIAIRE
TRANSALPINE
À L'HEURE
DES CHOIX

PAGE 6

LANCEMENT DE L'ENQUÊTE
PUBLIQUE SUR LE TUNNEL
TRANSFRONTALIER
LYON-TURIN

INTERVIEW

**“LA CATALOGNE FAIT LE PARI QU'ELLE DEVIENDRA
LA PORTE LOGISTIQUE DU SUD DE L'EUROPE.”**



**MANUEL
NADAL**

Directeur Général
de la Mobilité
Gouvernement autonome
de Catalogne

Le secteur du transport de fret ferroviaire s'ouvre prochainement à la concurrence en Espagne : quelles retombées en attendez-vous ?

M.N. : Avec l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires de fret comme COMSA, ACCIONA, RENFE, TRANSFESA ainsi que d'autres concurrents européens, le Gouvernement de la Catalogne table sur une croissance du tonnage transporté par rail, obtenue grâce à l'efficacité accrue des entreprises, des prix plus compétitifs et des garanties de fiabilité des temps de parcours et de traçabilité des marchandises. Cependant, il faudra veiller à une unification véritable du marché européen, de façon à

supprimer les barrières techniques qui subsistent sur les questions de tension de réseau électrique ou de signalisation. Nous devrions aussi penser à une autorité européenne qui facilite les trafics transfrontaliers et efface les tentations protectionnistes.

L'accès de la Catalogne aux pays d'Europe de l'Est, via l'Italie, repose essentiellement sur la bonne fluidité des réseaux de transports en France. Quelles actions proposeriez-vous pour accélérer les investissements dans le transport ferroviaire et aider à la décongestion des autoroutes de la côte méditerranéenne ?

M.N. : Pour nous, la décongestion du système ferroviaire du corridor Languedoc-Rhône (et la connexion de Lyon à Turin) est fondamentale. La première étape sera la construction des contournements de Nîmes et Montpellier. Ensuite, nous attendons la fin de la construction du TGV avant 2012 et la construction avant 2020 d'une voie dédiée au fret, que nous réclamons avec le port de Barcelone et l'association FERRMED. La promotion du feroutage nous semble importante en tant que mesure complémentaire.

Concrètement, le Perpignan-Figueras doit entrer en service en 2009. À cette date, les installations portuaires et logistiques de Barcelone seront-elles reliées au réseau transpyrénéen par une nouvelle voie ferroviaire fret aux normes UIC ?

M.N. : La Catalogne fait le pari qu'elle deviendra la porte logistique du Sud de l'Europe. Le port de Barcelone est en train d'agrandir sa capacité : le nouveau terminal « el Prat » a été confié sur appel d'offres au grand opérateur asiatique Hutchinson, allié à un opérateur local. La Catalogne souhaite qu'une partie des marchandises asiatiques transite par le port de Barcelone, pour être ensuite distribuée dans le reste de l'Europe.

Quand la ligne internationale Figueras-Perpignan entrera en service, il sera possible d'accéder à la gare de marchandises Can Tunis, située dans le port international de Barcelone et de se connecter avec le réseau à grande vitesse jusqu'à la frontière.

Il restera à réaliser la connexion du terminal du Prat et la construction de la nouvelle gare de marchandises, ce qui ne devrait pas poser de problème.

DOSSIER

L'AUTOROUTE FERROVIAIRE TRANSALPINE À L'HEURE DES CHOIX

Fin 2008, les travaux de modernisation du tunnel du Mont-Cenis seront achevés et permettront d'augmenter les capacités de l'autoroute ferroviaire alpine Aiton-Orbassano... Cet été, le ministère des Transports et de l'Équipement interroge justement les partenaires régionaux sur la localisation possible d'une nouvelle plateforme d'autoroute ferroviaire. Mais se pose-t-on la bonne question ? Le Comité pour la Transalpine a commandité une enquête sur les attentes des acteurs du transport sur le sujet, dans l'attente de la construction du Lyon-Turin. **Éléments de réponse.**



Chargement en cours d'une citerne à Aiton

69 poids lourds par jour transitent entre Aiton et Orbassano sur l'Autoroute ferroviaire alpine (AFA), soit 18 000 PL en 2005. Ce résultat, certes faible au regard des 4 000 camions qui empruntent quotidiennement le tunnel du Mont-Blanc ou du Fréjus, ne saurait présager de l'intérêt soulevé par le ferroutage auprès de ses actuels et futurs clients. Dans sa conception actuelle, l'AFA est une offre complémentaire destinée aux transporteurs effectuant des trafics à travers les Alpes du Nord, une **expérimentation technique**¹ qui n'a pas la prétention d'offrir à ce stade un vrai service de ferroutage.

Mais que pensent les usagers, premiers intéressés ? Ou comment convaincre les clients potentiels d'un service dont le taux de remplissage atteint les 65 % ? Si elle met en avant la nécessité formulée par les utilisateurs d'une alternative ferroviaire de grande qualité, l'enquête commanditée par le Comité pour la Transalpine² répertorie et classe les critères qui président au choix d'une offre d'autoroute ferroviaire et suggère un certain nombre de points de progrès.

DES CLIENTS EN ATTENTE D'UN COÛT ATTRACTIF ET D'UN SERVICE FIABLE

Parmi les premiers critères figure le **coût de la prestation** qui doit être évalué de manière globale et prendre en compte les pré- et post-acheminements routiers. Les usagers attendent un service de qualité : fréquence des navettes, **durée globale du trajet, fiabilité des horaires**, pour pallier la distance relativement faible parcourue par l'AFA actuelle (175 km). Cette augmentation du cadencement ne signifie pas forcément une offre continue de navettes durant la journée, mais peut consister à densifier l'offre aux heures de fortes demandes (le matin ou en fin de journée). Ainsi s'exprime à égalité le besoin d'une offre qui améliore la durée globale du parcours et qui soit fiable, c'est-à-dire ponctuelle et sécurisée. Gageons à l'instar du ministère des Transports que l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, effective depuis mars dernier, va permettre d'améliorer en France la qualité du service !

LA LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE : UNE IMPORTANCE TOUTE RELATIVE

Ce n'est qu'après les critères de coûts et de qualité que figure celui de l'implantation géographique des plateformes de transbordement, ce qui laisse à penser que cette question n'est pas déterminante pour les usagers et que d'autres priorités, des exigences de performance, doivent être prises en compte. Si elle fait ressortir une exigence de qualité de service croissante, cette étude est également riche d'enseignements sur la question des flux de transit et soulève de nombreuses questions.

DÉVELOPPER LE FERROUTAGE : POUR QUELS CLIENTS ?

La cartographie des flux de transit (voir carte ci-contre), réalisée dans le cadre de l'étude, montre que les 24,2 millions de tonnes qui transitent à travers les Alpes (Mont-Blanc et Fréjus) sont issus pour **23,5 % de Rhône-Alpes seulement, pour 24 % de l'Europe du nord et pour 52,5 % du reste de la France** (chiffres 2004³). En outre, si 50 % des utilisateurs du tunnel du Fréjus sont implantés en Rhône-Alpes, il s'avère que l'activité des transporteurs rhônalpins dépasse largement le cadre des frontières régionales et comprend des trafics de type Ile-de-France - Italie du Nord ou Nord de la France-Italie du Nord. Plusieurs profils d'utilisateurs coexistent : les entreprises rhônalpines étant à la recherche d'un service d'autoroute ferroviaire transalpine court mais mieux cadencé, là où les entreprises du Nord de la France sont davantage intéressées par une offre portant sur de plus longues distances.

Pour les premières, l'implantation d'une plateforme de chargement doit se faire à proximité des centres urbains où les marchandises sont conditionnées et distribuées ; pour les secondes, elle doit se faire le long des grands flux économiques. Si pour les échanges entre Rhône-Alpes et l'Italie du Nord, la pertinence d'une plateforme en Rhône-Alpes est avérée, elle l'est beaucoup moins pour les trafics reliant le Nord de l'Europe ou de la France à l'Italie du Nord, la plateforme devant dans ce cadre se substituer le plus tôt possible au fret routier. Et donc se situer bien en amont du Nord de Rhône-Alpes... À ce sujet, les avis divergent parmi les usagers interrogés. Le seul point d'accord étant d'être à proximité immédiate du futur contournement ferroviaire de Lyon (CFL).

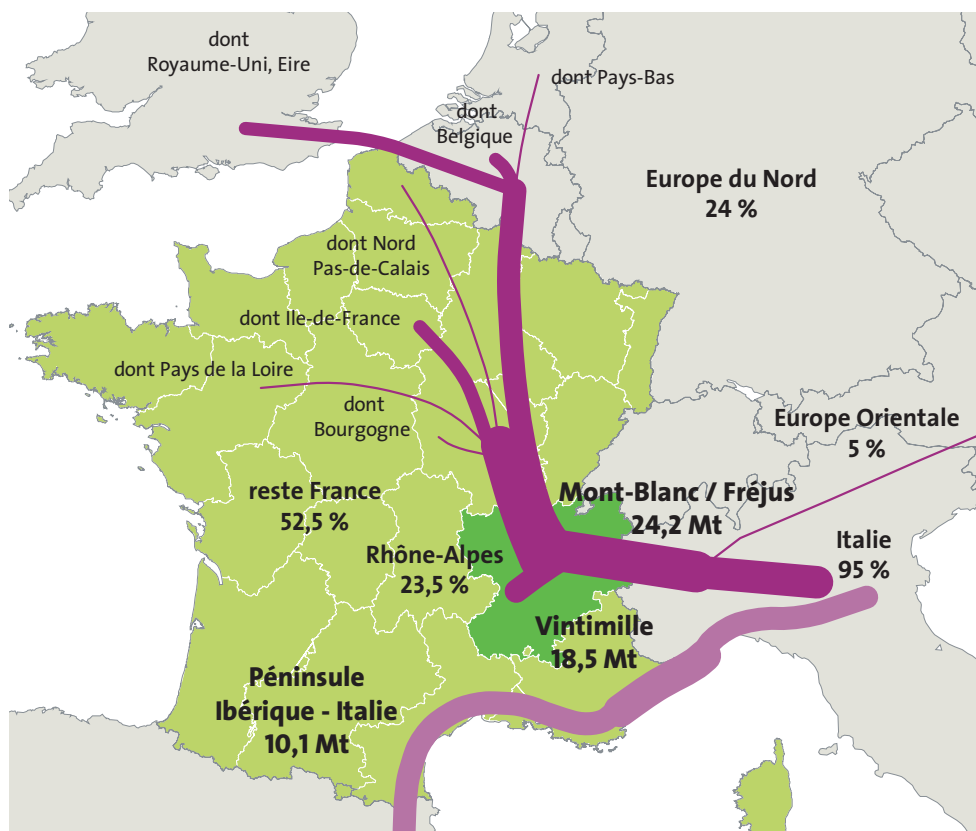
1 : limitée aux citernes, bennes et plateaux à raison de 4 navettes par jour dans chaque sens

2 : Un panel divers d'entreprises a été enquêté - transporteurs, chargeurs, logisticiens - représentant quelque 170 000 passages par an à travers les Alpes.

3 : source CAFT (Cross Alp Freight Transports)

LES FLUX ROUTIERS TRANSALPINS EN 2004

Origines et destinations des flux de marchandises à travers les Alpes, d'après l'enquête aux frontières³ effectuée en 2004 (résultats provisoires)



DES CIBLES MULTIPLES, DES CAPACITÉS LIMITÉES

Le concept d'autoroute ferroviaire transalpine intéresse manifestement des utilisateurs divers qui ont des besoins hétérogènes. Le transport des matières dangereuses, à forte valeur ajoutée, est très différent de celui, très compétitif, des marchandises diverses. Or, dans l'attente de la construction du Lyon-Turin, ce service d'autoroute ferroviaire transalpine ne pourra répondre à toutes les demandes, dans la mesure où, quels que soient les choix géographiques, le service va se déployer sur un nombre de sillons disponibles réduits. D'ici 2009, aucune nouvelle infrastructure ferroviaire n'allant voir le jour, on estime

actuellement qu'une dizaine de sillons seulement pourrait être réservée à l'autoroute ferroviaire entre Ambérieux et Aiton. Il faut pourtant espérer que la future autoroute ferroviaire transalpine dépasse les 100 000 PL/an. Ce qui serait déjà un grand progrès !

Aujourd'hui, **la question n'est pas tant de s'interroger sur la localisation de la future plateforme mais de savoir à qui le service va s'adresser.** Aux Rhônalpins, aux Franciliens, aux Italiens ou à l'Europe du Nord ? S'agit-il par ailleurs d'y faire passer le trafic des matières dangereuses prochainement interdit à Vintimille ? Personne ne peut ignorer que le trafic fret routier entre l'Espagne et l'Italie a doublé en dix ans et que le goulot d'étranglement que constitue la Côte d'Azur va provoquer

un reflux des trafics transalpins plus au nord (cf encadré sur la vallée du Rhône et l'Arc languedocien). Le débat dépasse l'axe Lyon-Turin et les enjeux régionaux. Avec l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan, dont l'ouverture est prévue pour mars 2007, l'objectif est bien de créer les prémices d'un réseau d'autoroutes ferroviaires, capable de relier les régions françaises à l'Europe du Nord, l'Italie et l'Espagne.

COMMENT RÉUSSIR L'AUTOROUTE FERROVIAIRE TRANSALPINE ?

Une fois seulement la cible du service identifiée, on pourra définir opportunément le type de prestation à proposer : capacité, fréquence, distance, service accompagné ou non... Car comment savoir si le service va correspondre aux attentes, si l'on ne connaît pas les cibles précises et leurs besoins !

C'est aujourd'hui également qu'il faut s'interroger sur la question de l'opérateur. Depuis son lancement et jusqu'à fin 2006, le service de l'AFA est subventionné par les États et exploité par une société privée. Qui va reprendre le flambeau, à l'heure où le fret ferroviaire est ouvert à la concurrence ?

Sur cette question, comme sur celle du type de service à apporter, la position du Comité pour la Transalpine est très claire. La nature du service ne doit pas être prédéfinie par les administrations franco-italiennes et subventionnée par les finances publiques : **la priorité est la recherche de l'équilibre économique de l'exploitation.** Il faut au contraire susciter les initiatives des professionnels du transport, à l'instar de ce qui est fait pour l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, dont la mise en service est d'ores et déjà pilotée par une société d'exploitation, Lorry rail, composée de partenaires complémentaires... Laissons s'exprimer les idées venant d'opérateurs privés sans présager des résultats !

À court terme, il faut par ailleurs optimiser



Saturation du trafic routier à l'entrée du tunnel du Mont-Blanc pendant la fermeture du Fréjus

ROUTIÈRE, FERROVIAIRE, FLUVIALE, MARITIME : la vallée du Rhône cherche sa voie

Le quart sud-est étouffe. Pour trouver des réponses à cette situation critique, un débat public vient d'être lancé en avril 2006 sur la politique des transports en vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien. Ce couloir nord-sud présente une opportunité unique de redistribution entre les modes de transport routier, fluvial et ferroviaire.

Des points de vue très divers s'y expriment et montrent souvent que les acteurs économiques sont en quête de solutions, quelles qu'elles soient, pour faire face aux problèmes rencontrés pour l'acheminement des marchandises. Avec une même exigence de fiabilité et de rentabilité de service.

La nature diversifiée des participants, avec des contributions d'acteurs économiques de la région de Marseille, de Montpellier ou de Barcelone montre combien le débat dépasse de loin le cadre purement régional, et que la problématique du report modal à travers les Alpes et les Pyrénées se joue largement sur la scène européenne. Clôture des débats le 6 juillet 2006.

l'utilisation des plateformes d'embarquement existantes, en limitant les investissements, et affecter par exemple de nouveaux sillons aux parcours les plus longs. L'impact du transfert modal n'en sera que plus frappant !

LE LYON-TURIN INDISPENSABLE À LA RÉUSSITE DU TRANSFERT MODAL DANS LES ALPES

Dans le mémorandum de mai 2004, les gouvernements franco-italien se sont engagés à favoriser le report modal, dans le droit fil du programme Marco Polo instigué par l'Union européenne. Les propositions concrètes du groupe de travail de la CIG sur le sujet sont attendues cette année.

Le ministère des Transports et de l'Équipement estime parallèlement que *"la mise au gabarit du tunnel du Mont-Cenis permettra le transport de tous types de remorques. Associée au prolongement futur du service jusqu'à Lyon, cette évolution donnera à l'autoroute ferroviaire une réelle pertinence économique (...). Le principal obstacle au transfert modal est l'insuffisance de l'offre, en qualité d'abord et en quantité ensuite. C'est donc sur l'amélioration de l'offre de transport que portera l'action publique."* (mars 2006) Or, ni l'augmentation des capacités et de la qualité du service actuel de l'AFA, ni une politique de tarification "dissuasive" aux passages alpins actuellement envisagée n'y suffiront.

Ces deux éléments n'ont de **sens que dans l'optique de la réalisation du Lyon-Turin** qui seul, peut garantir la mise en place d'un outil adapté aux exigences du report modal et à l'engorgement prévisible des autoroutes du quart Sud-Est de la France. Le Lyon-Turin est le seul ouvrage capable d'offrir une autoroute ferroviaire haute capacité, accueillant avec la sécurité et la fiabilité requises, fret classique, transport combiné, accompagné ou non accompagné. **Il faut en décider cette année pour un démarrage effectif des travaux en 2010 !**



LA POSITION DE TLF RHÔNE-ALPES (Transport et Logistique de France)

Partisan depuis l'origine du développement d'une autoroute ferroviaire entre la France et l'Italie, Emmanuel de Bienassis, délégué régional de TLF Rhône-Alpes, précise : *"Nos adhérents attendent une substantielle amélioration de la qualité du service après la fin des travaux en 2008. Compte tenu du faible nombre de sillons qui seront disponibles à cette date, nous préconisons de donner la priorité au transport des matières dangereuses sur l'AFA, et nous demandons au gouvernement d'annoncer clairement quelles seront les mesures réglementaires en vigueur applicables à la traversée des Alpes franco-italiennes"*.

BRÈVES

CONSTRUCTION D'UNE GALERIE DE SÉCURITÉ AU TUNNEL DE FRÉJUS

La Commission intergouvernementale de contrôle du tunnel de Fréjus a proposé aux ministres italien et français des Transports la construction d'une galerie de sécurité de 8 m de diamètre. Les ministres vont donner mandat à la CIG pour faire réaliser d'ici la fin de l'année les études opérationnelles de cette galerie et définir les modalités de financement des travaux pour les usagers.

Le Comité pour la Transalpine demande à ce que cette galerie ne serve exclusivement qu'à la sécurité du Fréjus et dénonce toute augmentation "déguisée" de la capacité des traversées autoroutières entre la France et l'Italie.

LYON-TURIN : PUBLICATION DES RÉSULTATS DE L'EXPERTISE DE L'UNION EUROPÉENNE

La Commission européenne avait demandé en décembre 2005 à un groupe d'experts indépendants d'évaluer la cohérence et la fiabilité des études réalisées par Lyon-Turin Ferroviaire, pour la partie couvrant la section de St-Jean de Maurienne à Bruzolo.

L'expertise a traité les questions au cœur des préoccupations des habitants de la Vallée de Suse, telles que la santé, la protection de l'environnement ou la pertinence d'une nouvelle ligne plutôt que de moderniser la ligne existante.

Le rapport a conclu que les études sur les prévisions de trafic ainsi que les aspects santé et environnement sont cohérentes, les investigations ayant été très approfondies. Ces résultats donnent une vision objective et impartiale du projet.

PREMIERS RÉSULTATS DE L'ÉTUDE RÉALISÉE POUR LA COMMISSION RIVALTA SUR LA LIGNE FERROVIAIRE DU MONT CENIS

Cette étude a analysé le tracé de la ligne existante et montre que son doublement nécessiterait un élargissement de 150 mètres, dont l'impact environnemental serait considérable, touchant une population de 36 000 personnes (à la différence du Lyon-Turin, 2 000 personnes). Il apparaît également que même si l'on envisageait d'enterrer la ligne historique, d'une part le coût engendré serait exorbitant et d'autre part, cela impliquerait un chantier situé dans des zones habitées (nuisances sonores, transport de matières dangereuses...).

ILS ONT DIT...

DOMINIQUE PERBEN <<<<<<<

Ministre des Transports
mars 2006 - *Le Progrès*

"En prévision du Lyon-Turin, il faut des plateformes multimodales et trouver les solutions les plus pertinentes à proximité de l'agglomération lyonnaise. C'est un sujet à travailler dans la perspective de l'intermodalité et de l'accentuation du ferroviaire par rapport au routier."

mars 2006 - Discours Congrès de la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France

"Le choix des modes d'acheminement, de l'organisation du transport, d'implantation des centres logistiques sont des décisions qui relèvent des entreprises. Les mesures prises par l'État ne seront véritablement efficaces que si elles répondent aux attentes des entreprises, en termes de fiabilité et de compétitivité."

MARIE-LINE MEAUX <<<<<<<<

Responsable de la Mission des Alpes
en charge de l'évaluation du transport français sur l'Arc alpin - juin 2006

"Les performances futures du Lyon-Turin et des autres tunnels ferroviaires des Alpes dépendront surtout des politiques de report modal qui seront effectivement mises en place autour de l'Arc alpin."

LOYOLA DE PALACIO <<<<<<<<

Coordonnatrice pour le Corridor V
mars 2006 - *La Strada*

"Le niveau d'encombrement est aujourd'hui tel qu'il est nécessaire de réaliser une alternative ferroviaire le plus tôt possible... Il faut clarifier le fait que le tunnel Lyon-Turin ne soit pas seulement une ligne ferroviaire à grande vitesse, mais un ouvrage à grande capacité pour ce transport intermodal bénéfique pour l'environnement."

CHRISTIAN ESTROSI <<<<<<<<<

Ministre délégué à l'Aménagement du territoire - juin 2006
Discours colloque sur le fret

"La France doit s'affirmer comme une plaque tournante du fret au sein de l'Europe d'une part, une porte d'entrée incontournable entre l'Europe et le reste du monde, d'autre part."

JACQUES BARROT <<<<<<<<<<<

mars 2006 - Conférence annuelle EIM,
"Améliorer le marché ferroviaire européen"

"Je me réjouis de l'adoption de la Directive Eurovignette qui offre la possibilité de faire varier les péages et d'instaurer des surpéages ; ce nouveau cadre marque une étape importante vers une tarification plus équitable et efficace de l'usage des infrastructures de transport."

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

Ministre des Infrastructures italien
juin 2006 - Rencontre avec Loyola de Palacio, coordinatrice du Corridor V

"Nous avons l'intention de nous engager au maximum pour la réalisation du Corridor V, aussi nous pouvons débattre du tracé mais pas du projet en lui-même."

LES MODES DE TRANSPORT :

TRANSPORT MULTIMODAL

Acheminement de marchandises empruntant deux modes de transport différents ou plus, sur un même itinéraire.

TRANSPORT INTERMODAL

Acheminement de marchandises utilisant deux modes de transport ou plus, mais dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, sans transbordement de marchandises.

L'intermodalité caractérise un système de transport pour permettre une chaîne de transport de porte à porte.

TRANSPORT COMBINÉ

Transport intermodal dont les parcours principaux s'effectuent par rail ou par bateau et dont les parcours initiaux et/ou terminaux par route sont les plus courts possibles. Le plus souvent, cette expression fait référence au transport combiné "rail-route", mais d'autres combinaisons sont utilisées impliquant la voie fluviale et le transport maritime.

FERROUTAGE

Terme générique définissant le transport de marchandises utilisant le fer et la route, transport combiné rail-route, à l'occasion duquel le véhicule (ou la caisse mobile) est acheminé par rail sur la plus grande partie de son trajet.

TRANSPORT COMBINÉ ACCOMPAGNÉ

Transport d'un ensemble routier complet, accompagné du conducteur, par un autre mode de transport comme par exemple le ferry ou le train. Dans le cas du train, le camion tout entier accède par une rampe à un wagon spécial surbaissé. On parle alors de chargement horizontal.

TRANSPORT COMBINÉ NON ACCOMPAGNÉ

Transport d'un véhicule routier, ou d'une Unité de Transport Intermodal, non accompagné par son conducteur, par un autre mode de transport (par exemple ferry ou train). Nécessite le transbordement au moyen d'une grue mobile ou d'un portique ; on parle alors de chargement vertical.

ROUTE ROULANTE ET/OU AUTOROUTE FERROVIAIRE

Transport de camions complets ou de remorques seules, utilisant la technique du transroulage, par voie ferrée sur des trains composés de wagons à plancher surbaissé sur toute leur longueur. Ce principe est appliqué au Tunnel sous la Manche (navettes).

La version suisse de l'autoroute ferroviaire, où les wagons qui portent les camions sont équipés de petites roues, permet d'utiliser le gabarit des tunnels existants.

INFRASTRUCTURES :

PLATEFORME MULTIMODALE

Zone aménagée de manière à faciliter le transbordement de marchandises entre deux ou plusieurs modes de transport.

CHANTIER COMBINÉ/TERMINAL

Zone aménagée pour le transbordement et le stockage des UTI dans le cas du transport combiné.

PLATEFORME LOGISTIQUE

Concentration géographique d'entreprises et d'organismes traitant de transport de marchandises (commissionnaires de transport, expéditeurs, opérateurs de transport, douane...) et de services auxiliaires (entreposage, entretien et réparation) comprenant au moins un terminal.

PLATEFORME D'EMBARQUEMENT D'AUTOROUTE FERROVIAIRE

Terminal de chargement/déchargement des véhicules routiers à bord d'une navette ou d'un wagon surbaissé.

AUTRES TERMES :

UNITÉ DE TRANSPORT INTERMODAL (UTI)

Conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques convenant au transport intermodal.

INTEROPÉRABILITÉ

Ensemble des adaptations techniques nécessaires à une circulation ferroviaire dans différents pays, comme l'écartement des rails et les types d'alimentation électrique ou de signalisation.

DEUX MINISTRES POUR LES TRANSPORTS ITALIENS

Romano Prodi a présenté le 17 mai son nouveau gouvernement, composé de 25 ministres. Le ministère des Transports a été divisé en deux pôles, avec Alessandro Bianchi, ministre des Transports d'une part et Antonio Di Pietro, ministre des Infrastructures d'autre part. Une de leurs priorités sera de résoudre la controverse en vallée de Susse, relative à la future liaison ferroviaire Lyon-Turin.

LANCLEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE DU TUNNEL TRANSFRONTALIER LYON-TURIN

Dominique Perben a annoncé le lancement de l'enquête publique du tunnel transfrontalier du Lyon-Turin, le 23 mai. Il s'agit d'une étape concrète et significative en vue du lancement de l'opération en 2010, qui concrétise ainsi l'engagement pris par le ministre français et son homologue italien à l'égard de la Commission européenne. Cette enquête s'achèvera le 30 juin 2006. Le Comité pour la Transalpine se félicite du respect du calendrier qui correspond à la dernière étape administrative, avant la phase active de réalisation. Cette étape avait été réclamée par les acteurs économiques de Rhône-Alpes, le 20 janvier 2005, dans une motion portée auprès du gouvernement.



FEU VERT POUR LA LIGNE À GRANDE VITESSE MILAN-GÈNES

Le Comité Interministériel pour la Programmation Économique (CIPE) a approuvé le 29 mars le projet définitif pour le "Terzo Valico", la ligne à grande vitesse et grande capacité qui reliera Gènes à Milan sur le corridor Gènes-Rotterdam. Cette approbation constitue une grande avancée pour le "Terzo Valico", dont le tracé de 54 km, complètement enterré, coûtera 4,864 Mrds €.

PERSPECTIVES FINANCIÈRES 2007-2013

L'Europe a trouvé un accord avec la Présidence autrichienne du Conseil sur les perspectives financières 2007-2013. En ce qui concerne le réseau transeuropéen de transport, celui-ci bénéficiera de 7,5 Mrds €, auxquels il faudra ajouter les financements au titre des fonds de cohésion - 2,5 Mrds € par an - ce qui portera le financement apporté par l'Europe pour le développement du RTE à environ 15 Mrds € sur la période.

INAUGURATION DE L'EPSF

Dominique Perben, ministre des Transports, a inauguré le 25 avril l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) d'Amiens, lors de son premier Conseil d'administration. Le rôle de cet établissement est de veiller au respect des règles de sécurité sur le réseau français ainsi qu'au développement de l'interopérabilité des systèmes ferroviaires européens, conformément à la directive européenne sur l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire.

LE RAIL EUROPÉEN PASSE À LA SIGNALISATION UNIQUE

Les Italiens innovent sur la ligne Rome-Naples en utilisant le nouveau système de signalisation européen ERTMS (European Rail Traffic Management System) qui a vocation à remplacer les 23 systèmes de signalisation nationaux qui coexistent en Europe.

Pour la Commission européenne, la priorité est d'équiper six lignes internationales, appelées "corridors fret" : Rotterdam-Genève, Naples-Berlin-Stockholm, Anvers-Bâle-Lyon, Séville-Lyon-Turin-Ljubljana, Dresde-Vienne-Budapest et Duisbourg-Varsovie.

L'Europe devrait financer à hauteur de 50 % le coût d'équipement de ces six corridors, estimé à 1 Mrd €.

AGENDA

4 JUILLET - LYON

Commission Intergouvernementale pour le Lyon-Turin

ÉVÉNEMENTS

LES RENCONTRES DE LA TRANSALPINE



La deuxième session des "Rencontres de la Transalpine", qui s'est déroulée le 7 avril dernier, a réuni autour d'un petit déjeuner des chefs d'entreprises mobilisés en faveur de la future liaison ferroviaire Lyon-Turin. L'invité d'honneur

était Jean-Claude Michel, Président du Directoire du groupe Norbert Dentressangle, lequel a dressé le bilan de son groupe de transport et de logistique.

Il a également évoqué les enjeux et la profonde mutation du marché européen des transports et a présenté la stratégie de développement du groupe, en conformité avec des solutions durables en partenariat avec l'ADEME. "Nous n'avons pas le culte du camion mais celui du service au client" a-t-il précisé.

Premier utilisateur des navettes ferroviaires d'Eurotunnel avec 100.000 passages par an, Jean-Claude Michel a exposé sa perception des limites de l'Autoroute Ferroviaire Alpine dans sa configuration actuelle, et souligné le très fort développement des liaisons avec les nouveaux pays de l'Union européenne.

8^e SALON INTERNATIONAL DE LA LOGISTIQUE À BARCELONE

Organisé du 23 au 28 mai 2006, le SIL de Barcelone est un point de rencontres exceptionnel pour toutes les entreprises et professionnels du transport et de la logistique du Sud de l'Europe. Le Comité pour la Transalpine a participé à la journée technique organisée par FERRMED et les Chemins de fer catalans, consacrée à "la promotion de l'interface ports-chemins de fer dans l'Union européenne".

L'économie espagnole cherche en effet à redonner une place au transport ferroviaire actuellement en perte de vitesse, pour asseoir et accompagner son

développement accéléré. Les ports de la Méditerranée tentent pour leur part de mieux desservir leur "hinterland" et reconnaissent à la région Rhône-Alpes une position privilégiée à laquelle il leur est indispensable d'être reliés de façon multimodale.

Pour mémoire, FERRMED a été créée à l'initiative du monde de l'entreprise pour promouvoir l'axe ferroviaire de marchandises Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale, en passant par la vallée du Rhône.

7^e ÉDITION DU RAID HANNIBAL LYON-TURIN

La 7^e édition du Raid Hannibal Lyon-Turin s'est déroulée du 25 au 28 mai. Initié par le Comité pour la Transalpine, qui en est aussi le partenaire officiel, cet événement sportif est organisé par des étudiants de l'École de Management de Lyon.

Il a réuni cette année 31 équipes de jeunes issus d'universités (françaises et italiennes) ou sponsorisées par des entreprises. Durant quatre jours et comme le fit Hannibal, ces équipes ont franchi les Alpes, mettant en oeuvre différentes disciplines sportives (courses à pied, VTT, canoë, trekking, etc...) et dans des conditions climatiques

diverses... Partis de Lyon, ils ont réussi à rallier Turin, symbolisant ainsi la future liaison ferroviaire européenne, qui nécessite volonté et ténacité.

Le Comité pour la Transalpine remercie encore son équipe qui a terminé 2^e du classement "Entreprises" et qui a su briller tout au long du parcours et surmonter les difficultés. Bravo !

