

# latransalpine

LIAISON FERROVIAIRE FRET ET VOYAGEURS LYON-TURIN

LYON-TURIN-BUDAPEST

UNE LIAISON TRANSEUROPEENNE  
AU SERVICE  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE



*Déclaration d'intention des États traversés par le projet prioritaire européen n°6 :*

**“Les ministres de France, d'Italie, de Slovénie, de Hongrie et d'Ukraine déclarent poursuivre de façon coordonnée la réalisation de toutes les sections de l'axe ferroviaire Lyon-Budapest dans les meilleurs délais, afin de maximiser les bénéfices du projet en matière de croissance économique, d'emploi et de compétitivité, et de réduire les nuisances environnementales...”**

*Udine, 16 octobre 2006*

# Faciliter les échanges en Europe du Sud...



## ILS ONT DIT...



“La liaison ferroviaire Lyon-Turin-Budapest doit être réalisée pour honorer les engagements pris au niveau international et éviter ainsi que l'Italie ne reste en dehors des corridors européens.”

**Romano Prodi**  
Président du Conseil Italien  
Juin 2006

“Sans le Lyon-Turin, nous arriverons à l'asphyxie des Alpes occidentales, les dégâts écologiques seraient très graves, sans compter les accidents. Pour ces raisons, le projet est essentiel pour les deux pays et pour toute l'Europe.”



**Jacques Barrot**  
Vice-président de la Commission européenne en charge des transports  
Décembre 2005



“Il est indispensable de mettre en place une structure opérationnelle juridique et financière, partenariale et transparente, permettant de mobiliser sans délai tous les moyens disponibles, humains, techniques et financiers, publics et privés.”

**Raymond Barre**  
Président du Comité pour la Transalpine  
Septembre 2004

## UN CONTREPOIDS EFFICACE A L'AXE RHIN-DANUBE

■ Depuis plus d'un siècle, l'Europe économique et démographique s'est développée autour d'un axe - baptisé “la banane bleue” - allant du Sud-Est de l'Angleterre à l'Italie du Nord en traversant l'Allemagne.

Le renforcement de cette terre de prospérité, combiné à l'élargissement de l'Europe à l'Est, ne doit pas entraîner une marginalisation de la partie sud-occidentale du continent.

N'est-il pas temps de modifier cette carte en **rapprochant l'Europe du Nord de l'Europe du Sud et développer un axe d'équilibre et de richesse au sud de l'Arc alpin ?**

## UN OUTIL D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUD EUROPÉEN

■ La Transalpine Lyon-Turin est un élément clé du réseau européen des transports. C'est **le maillon manquant** permettant de mettre en réseau 5 000 km de lignes existantes reliant 250 millions d'Européens.

Ce programme est **essentiel pour l'essor économique, technologique et culturel du sud de l'Europe** reliant des pôles de compétitivité à fort potentiel de développement. Il mettra en relation toutes les régions de la Péninsule ibérique à l'Europe centro-orientale en passant par la plaine du Pô.

## LYON-TURIN-BUDAPEST : UN PROJET EUROPÉEN PRIORITAIRE

■ La liaison Transalpine Lyon-Turin-Budapest, inscrite parmi la liste des projets prioritaires lors du Sommet des Chefs d'État à Essen en 1994, a été adoptée par un vote du Parlement européen en avril 2004. Lors de l'actualisation en 2006 du Livre Blanc sur la politique européenne des Transports, la Commission européenne confirme sa volonté de **créer un réseau ferroviaire concurrentiel pour parvenir à une mobilité durable en faisant coopérer les modes de transport entre eux.**





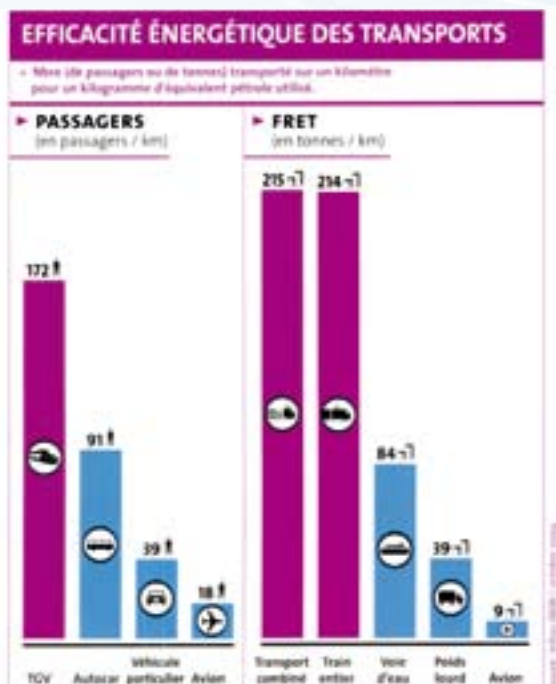
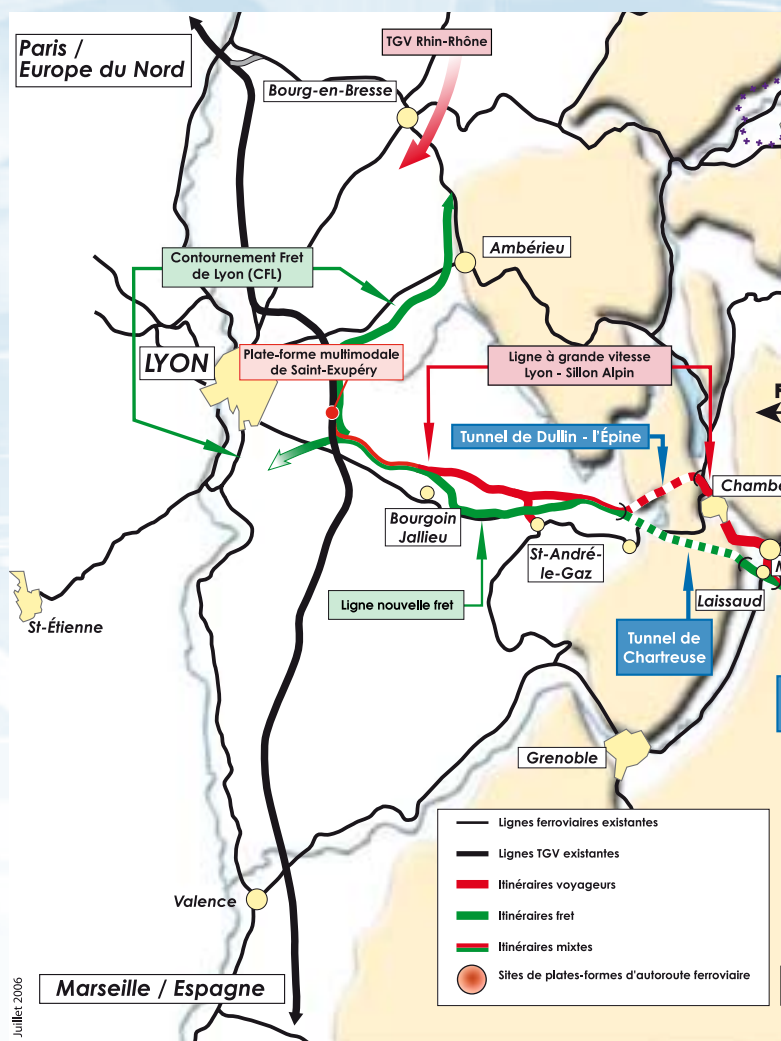
# La Transalpine Lyon-Turin : la réponse d'une Europe responsable des générations futures

## UNE LIAISON FERROVIAIRE MIXTE A HAUTE CAPACITÉ, FRET ET VOYAGEURS

- **Une nouvelle liaison fret**, respectueuse de l'environnement et complémentaire des autres modes de transport, permettant d'acheminer 40 millions de tonnes de marchandises par an (soit l'équivalent de 2 millions de camions).
- **Une nouvelle liaison voyageurs** permettant à 7 millions de voyageurs par an, un gain de temps de deux heures par rapport à aujourd'hui, offrant une véritable alternative au transport aérien.
- **Un chantier européen** de construction et d'aménagement progressif de plus de 200 km de lignes nouvelles entre Lyon et Turin, traversant les Préalpes et les Alpes, avec plusieurs tunnels et ouvrages d'art.

## UN PROGRAMME EFFICACE, DURABLE ET PERFORMANT

- Alors que le coût du baril de pétrole poursuit son inexorable augmentation, **le transport ferroviaire retrouve sa pertinence sur les longues distances, consommant 5 fois moins d'énergie que le transport routier**. Le choix du profil de plaine retenu dès l'origine pour le tunnel international est ainsi conforté aujourd'hui par cette envolée du prix de l'énergie.
- La réalisation de la Transalpine Lyon-Turin doit répondre à **l'exigence de qualité et de fiabilité du service attendue par les clients**. Ce projet intermodal permettra de modifier radicalement l'offre de transport et de mieux utiliser les réseaux routiers, ferroviaires et aériens existants.



## UNE EXPÉRIMENTATION DE ROUTE ROULANTE

- **Un premier essai de nouveau matériel** a été lancé en 2003 entre Aiton (F) et Orbassano (I). Elle sert de test en grandeur nature et préfigure un futur service d'autoroute ferroviaire, dont la pleine capacité ne sera atteinte qu'avec la mise en service du tunnel de base, et la création d'une nouvelle plate-forme logistique en région lyonnaise.

# généralisations futures

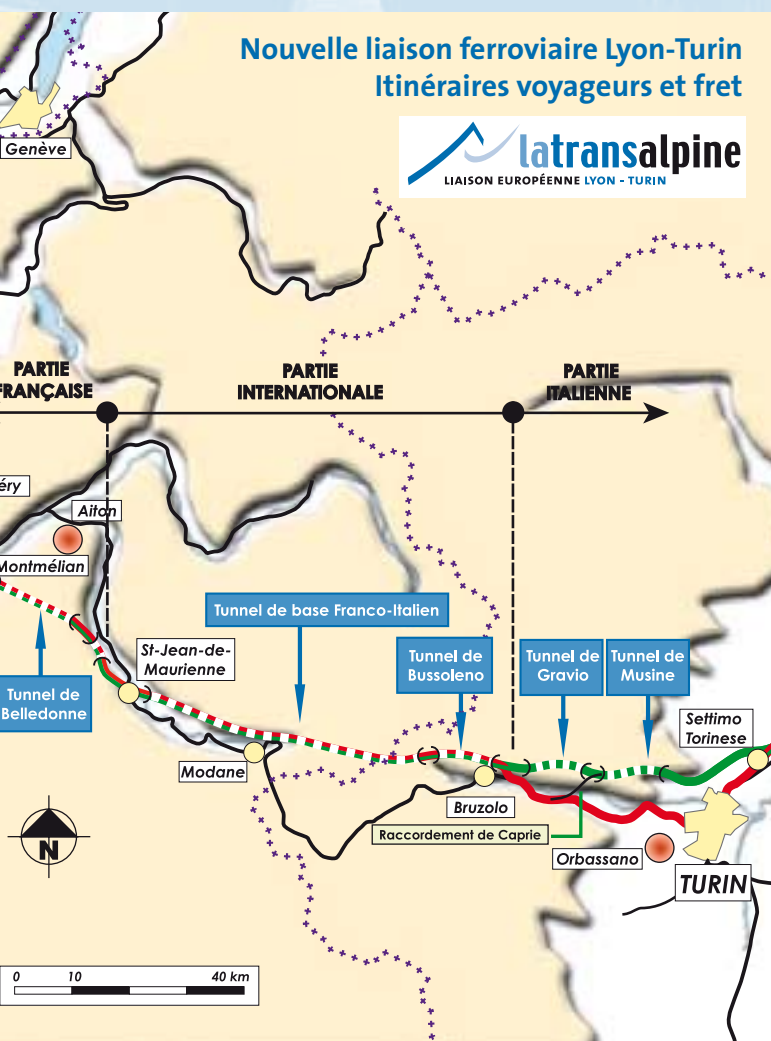


## UNE SATURATION DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES EN 2020

- Les dernières études sur l'évolution des trafics réalisées par la société Lyon-Turin-Ferroviaire (LTF) montrent que les infrastructures existantes seront saturées d'ici 2020.
- Par ailleurs, pour bénéficier des financements communautaires attribués par l'Union européenne pour la période 2007-2013, il convient donc d'**engager la réalisation de la Transalpine Lyon-Turin dès 2010.**

## UN PARTENARIAT PUBLIC - PRIVÉ (PPP) POUR RESPECTER LES COÛTS ET DÉLAIS

- **Le coût actuel annoncé par Lyon-Turin Ferroviaire (LTF)** de 7,5 milliards d'euros (pour le tunnel international) dont 2 milliards à la charge de la France, **doit être impérativement respecté** car il constitue le fondement d'un accord équilibré et transparent entre les financeurs publics et privés.
- Pour ce faire, les deux États doivent mettre en place une **société commune de droit européen, futur maître d'ouvrage**, responsable de la construction et de la gestion de la nouvelle liaison transfrontalière.
- Adossé sur l'assurance de l'obtention d'une subvention d'au moins 20% de la part de l'Union européenne et des contributions publiques respectives de la France et de l'Italie, le maître d'ouvrage pourra négocier un **contrat de partenariat global de construction-exploitation**, comportant l'apport d'un financement privé minoritaire.



### ILS ONT DIT...



“Cette liaison permet de mettre en réseau les villes de l’Europe méridionale, et de garantir aux générations futures une infrastructure stratégique et indispensable à leur développement.”

**Mercedes Bresso**  
Présidente de la Région Piémont  
Novembre 2001

“Le projet ferroviaire Lyon-Turin est une infrastructure déterminante qui rassemble toutes les formations politiques républicaines. Elle nécessite la mise en place d’une politique volontariste de report modal à l’échelle de l’ensemble de l’Arc alpin.”



**Jean-Jack Queyranne**  
Président de la Région Rhône-Alpes  
Octobre 2005

“Il faut être lucide : l’enjeu du Lyon-Turin dépasse de beaucoup celui d’une simple liaison ferroviaire. C’est un projet de société, un projet indispensable pour le développement du Sud et de l’Est de l’Europe, un projet vital pour l’avenir des Alpes. Aujourd’hui, on voit bien que ce qui est en jeu, c’est l’extrême fragilité des Alpes, confrontées à une croissance exponentielle des transports.”



**Sergio Pininfarina**  
Président d’honneur de la Commission  
intergouvernementale pour la réalisation du Lyon-Turin  
Novembre 2001



# ... et préserver le massif alpin

## UNE EXPLOSION DU TRAFIC ROUTIER

■ Le trafic sur la partie centrale de l'Arc alpin est passé de **68 millions de tonnes de marchandises en 1984 (dont 52% pour la route)** à **151 millions de tonnes en 2005 (dont 70% pour la route)**.

A Vintimille, le nombre de poids lourds franchissant la frontière a été multiplié par 6 en 20 ans.

Jusqu'à aujourd'hui, entre la France et l'Italie, cette croissance de trafic s'est faite exclusivement au profit du mode routier.

## UNE DIMINUTION DES RISQUES

■ Les accidents du Mont-Blanc, du Saint-Gothard et du Fréjus ont montré les **limites des tunnels routiers actuels** et de leurs voies d'accès.

**Les ouvrages ferroviaires existants ne sont plus adaptés :** seule voie ferrée entre la France et la plaine du Pô, le tunnel monotube du Mont-Cenis date de 1871.

**Des infrastructures répondant aux nouvelles exigences de sécurité, de capacité, d'efficacité et de fiabilité sont aujourd'hui nécessaires.**



## LE RÉÉQUILIBRAGE DE LA ROUTE VERS LE RAIL : UN CHOIX POLITIQUE

■ La réussite de l'exemple Suisse, qui va se doter dans les dix ans de deux grands tunnels ferroviaires, est la preuve que le rééquilibrage de la route vers le rail est possible.

■ Lors de la signature du Mémorandum du 5 mai 2004, la France et l'Italie se sont engagées à mener une **politique forte de rééquilibrage de la route vers le rail dans les Alpes**.

## LA FRAGILITÉ DU MASSIF ALPIN

■ Véritable joyau au cœur de l'Europe, entouré de régions parmi les plus riches et les plus dynamiques, le massif alpin est soumis à de fortes pressions.

La Convention alpine signée en 1991 par les 8 pays de l'Arc alpin demande de **limiter les nuisances environnementales**, les risques dus au trafic, en particulier routier, et de concilier développement et préservation des territoires.





# Les dates clés

- 1991** ■ Convention alpine visant à réduire les nuisances et les risques en matière de transport transalpin
- 1994** ■ Création du Comité pour la Transalpine (F) et du Comitato Transpadana (I) pour promouvoir la réalisation du Lyon-Turin
- 1994** ■ Sommet européen des chefs d'États : la Transalpine Lyon-Turin est retenue parmi les 14 projets prioritaires
- 1995** ■ Création du GIP Transalpes, chargé des études préalables pour la réalisation du Lyon-Turin
- 29 janvier 2001** ■ Signature de l'accord franco-italien pour la réalisation de la nouvelle ligne Transalpine Lyon-Turin
- 2001** ■ Création de LTF : société chargée des études complémentaires et de la conduite des travaux de reconnaissance de la partie franco-italienne du programme
- 2002** ■ Démarrage des travaux préparatoires du tunnel international
- 2003** ■ CIADT - France : confirmation du projet Lyon-Turin - Approbation du tracé du tunnel de base international
- 21 avril 2004** ■ Vote du Parlement européen confirmant l'inscription du Lyon-Turin-Budapest comme projet prioritaire
- 5 mai 2004** ■ Signature du Mémorandum franco-italien décidant la répartition du financement de la section internationale et la réalisation, dès l'origine, d'un tunnel bi-tube
- 2006** ■ Choix du tracé des accès, côté français - Enquête d'Utilité Publique en Maurienne
- 16 octobre 2006** ■ Udine : déclaration d'intention des ministres des transports de France, d'Italie, de Slovénie, de Hongrie et d'Ukraine en faveur de la réalisation du projet prioritaire RTE-T n°6, Lyon-Budapest-Frontière ukrainienne
- 2010** ■ Démarrage des travaux
- 2020** ■ Mise en service de la Transalpine Lyon-Turin



“Si la France et l'Italie semblent afficher une volonté claire de réaliser ce projet, il faut que cette volonté se concrétise dans les faits, notamment en ce qui concerne la recherche d'un montage financier ambitieux.”

### Loyola de Palacio

Coordonnatrice européenne du projet Lyon-Turin-Budapest (corridor V) mai 2005

“Les ministres des transports des deux États ont affirmé leur volonté commune de démarrer les travaux au plus tard en 2010.”

*Rencontre des ministres des transports français et italiens Rome, 11 juillet 2006*

## ENGAGEMENT DES ÉTATS



“Les gouvernements français et italien s'engagent par le présent accord à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à

la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises et voyageurs entre Lyon et Turin.”

*Extrait de l'article 1 de l'Accord intergouvernemental du 29 janvier 2001*

**COMITÉ POUR LA TRANSALPINE LYON-TURIN**  
78, route de Paris - 69751 Charbonnières-les-Bains cedex  
Tél. +33 (0) 4 72 59 51 57 - Fax +33 (0) 4 72 59 51 90  
[www.transalpine.com](http://www.transalpine.com)  
[info@transalpine.com](mailto:info@transalpine.com)

**COMITATO TRANSPADANA**  
Via Saffi, 28 - 10138 Torino  
Tel. +39 011 433 15 10 - Fax +39 011 433 17 98  
[www.transpadana.org](http://www.transpadana.org)  
[info@transpadana.org](mailto:info@transpadana.org)