



CEDRUL, FNE ET FNAUT Rhône-Alpes

16 mai 2009

Jean-Luc Guyot
Délégué général

SOMMAIRE

- 1. Le Comité pour la Transalpine**
- 2. Rappel du projet et des enjeux**
- 3. Avancement du projet Lyon-Turin**
- 4. Une politique de report modal dans la lignée du Grenelle**
- 5. Un réseau à priorité fret aux standards techniques élevés**
- 6. Coûts externes des traversées transalpines**

LE COMITE POUR LA TRANSALPINE

- **Créé en 1991**
- **Présidé par Franck Riboud**
- **Collectivités territoriales et acteurs économiques**
- **Un réseau européen de partenaires : Comitato Transpadana, FERRMED**

LES OBJECTIFS

- **Promouvoir la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin**
- **Favoriser le dialogue entre décideurs et inciter à l'innovation**
- **Avoir une vision internationale**
- **Prendre en compte les besoins des futurs utilisateurs**
- **Informers le grand public**

LES ENJEUX DU PROJET

LES TROIS « E »

- **EQUILIBRE DE L'EUROPE**
- **ECHANGES ECONOMIQUES**
- **ENVIRONNEMENT**

Liaison européenne transalpine
Lyon - Turin, à haute capacité
fret et voyageurs

Transalpine Lyon - Turin : la liaison qui équilibre l'Europe



- Réseau transeuropéen
Lisbonne - Kiev
- Future ligne transalpine Lyon -
Turin, le maillon manquant
- Autres axes majeurs
- Déplacement de la «banane
bleue» avec l'élargissement
à l'Est de l'Europe
- Arc sud européen

FAVORISER LE REPORT MODAL RAIL/ROUTE

- *3 millions de poids lourds ont franchi les Alpes franco-italiennes en 2007*
- *Le trafic fret total s'élève à 49,1 millions de tonnes dont seulement 14,9% sur rail.*



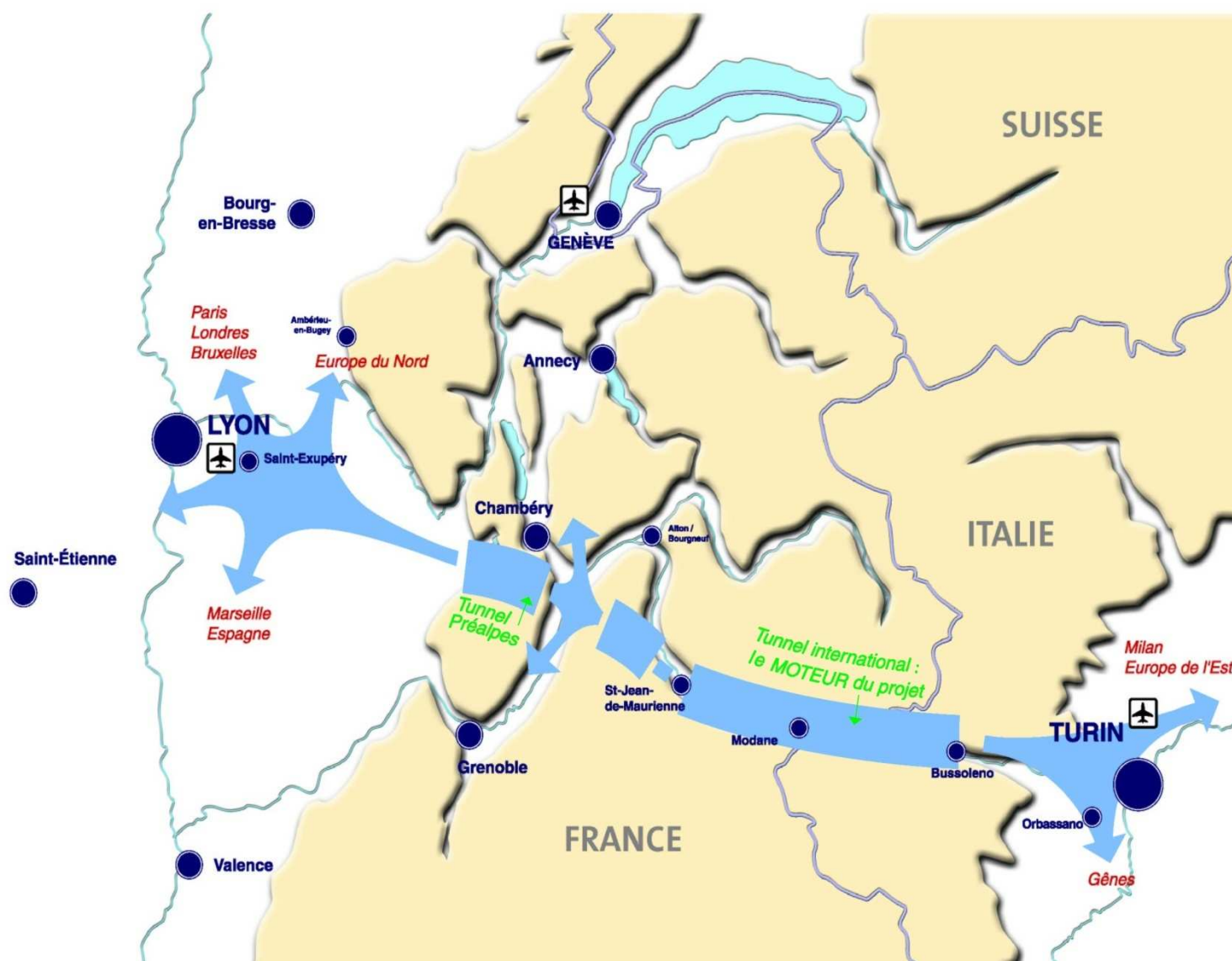
PROTEGER L'ENVIRONNEMENT

- ***Engagements de la France à Kyoto et à Johannesburg***
- ***Signature de la Convention Alpine et inscription de la Charte Environnement dans la Constitution française...***
- ***Conclusions du Grenelle de l'environnement (octobre 2007)***



Liaison européenne transalpine
Lyon - Turin, à haute capacité
fret et voyageurs

Transalpine Lyon - Turin : la logique du projet



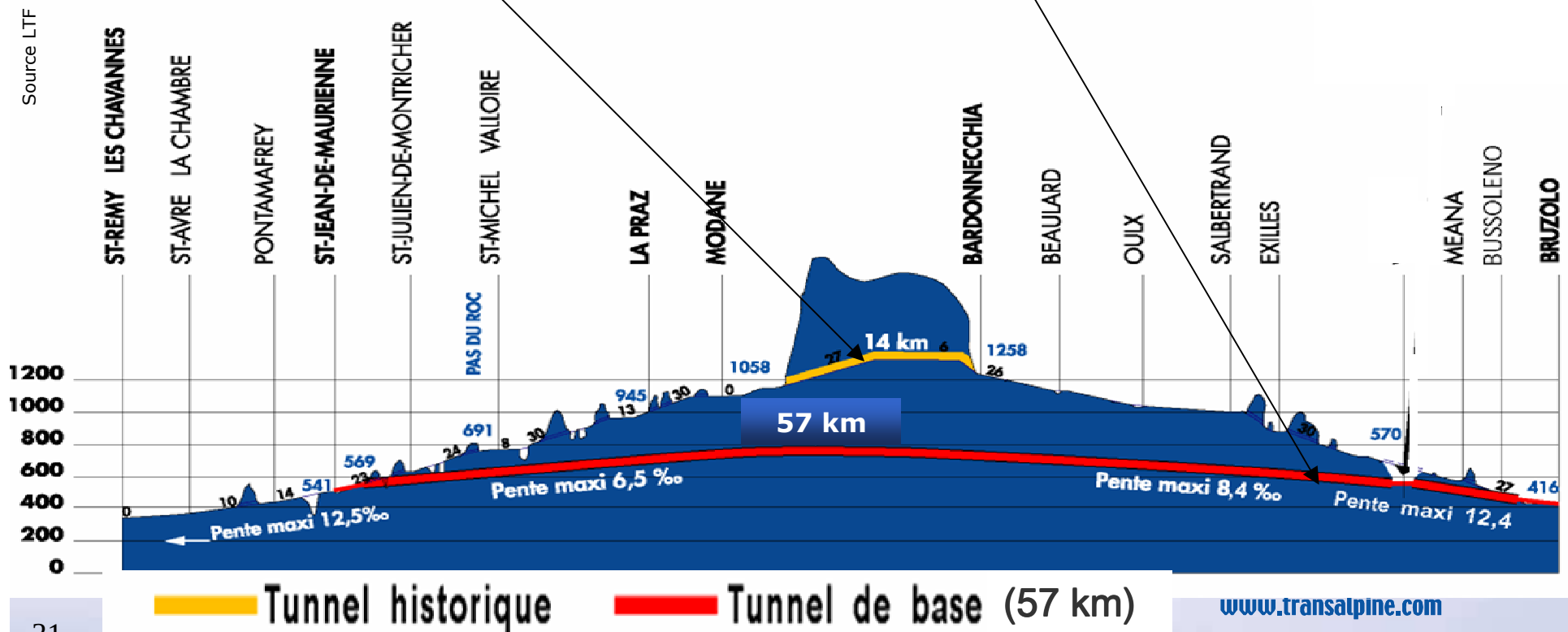
LA LIAISON TRANSALPINE LYON-TURIN

- **Un tunnel de base international**
« Le moteur du projet »
- **Une liaison mixte : voyageurs et fret**
- **Le seul Corridor transalpin Est-Ouest**

CRÉER UNE « LIGNE DE PLAINE » SOUS LA MONTAGNE

Ligne historique :
Profil de montagne.
Pente maximale : **33‰**

Ligne nouvelle :
Profil de plaine.
Pente maximale : **12,5‰**



DATES CLES

- **1991 Convention Alpine**
- **1994 Projet prioritaire européen (Essen)**
- **29 janvier 2001 Accord bilatéral (Turin)**
- **2002 Début études et travaux LTF**
- **2004 Mémoire de compréhension franco-italien**
- **2005 Choix itinéraire des accès côté français**
- **2007 Obtention subvention de l'UE (672 M€)
DUP du tunnel de base
Achèvement descenderie de Modane**
- **2008 Accord de modification du tracé italien**
- **2009 Achèvement descenderie de La Praz**

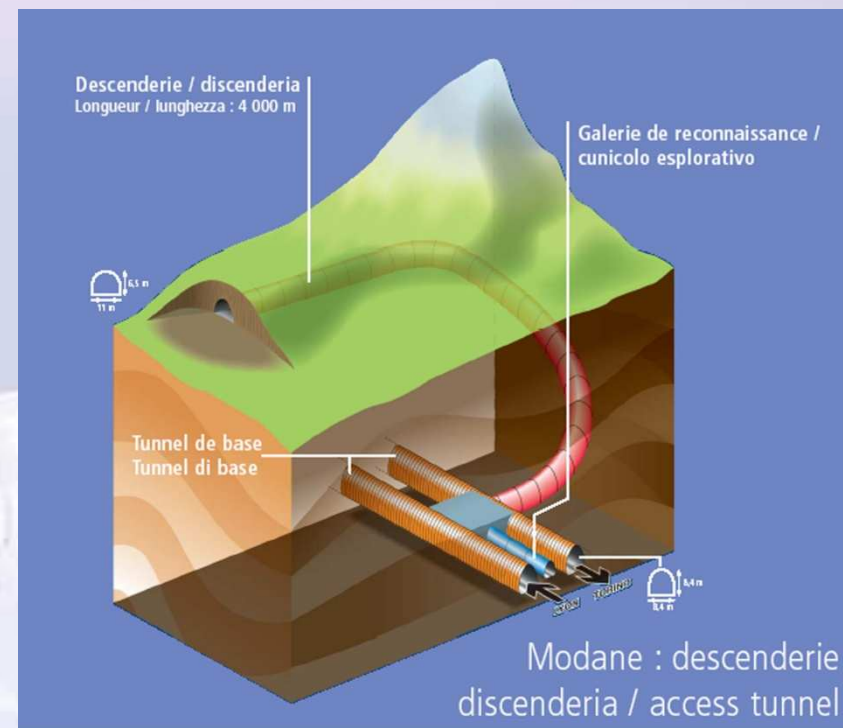
LES ACQUIS

- **Le choix des tracés en France**
- **La déclaration d'utilité publique du tunnel de base (18/12/2007)**
- **Deux descenderies achevées et une en cours de finalisation**
- **Le financement par UE (27%)**

TRAVAUX PRELIMINAIRES DES « DESCENDERIES »

Les «descenderies» sont des **tunnels** de grandes dimensions qui descendent vers le tunnel de base depuis la surface, et qui ont 3 fonctions :

- **Phase d'études** : améliorer la **connaissance des terrains**, afin de préciser les méthodes de construction, les coûts et les délais ;
- **Phase de travaux** : permettre des **attaques intermédiaires** du tunnel de base ;
- **Phase d'exploitation** : assurer la **ventilation du tunnel** et l'accès des secours.



Source LTF

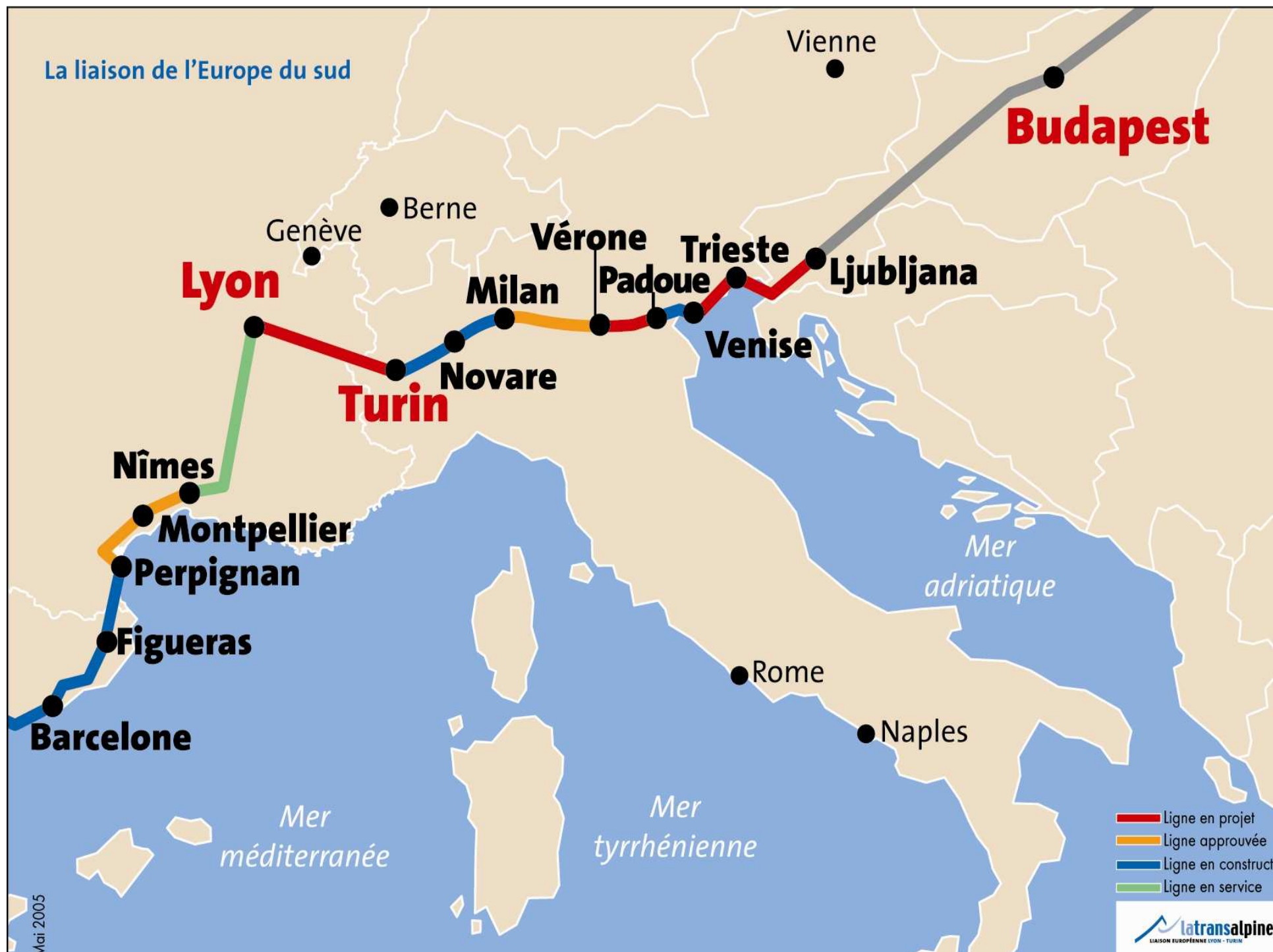
COMITÉ POUR LA LIAISON EUROPÉENNE TRANSALPINE LYON-TURIN

Descenderie Modane-Villarodin- Le Bourget



LIAISON EUROPÉENNE LYON - TURIN

La liaison de l'Europe du sud



LYON-TURIN : PROCHAINES ETAPES

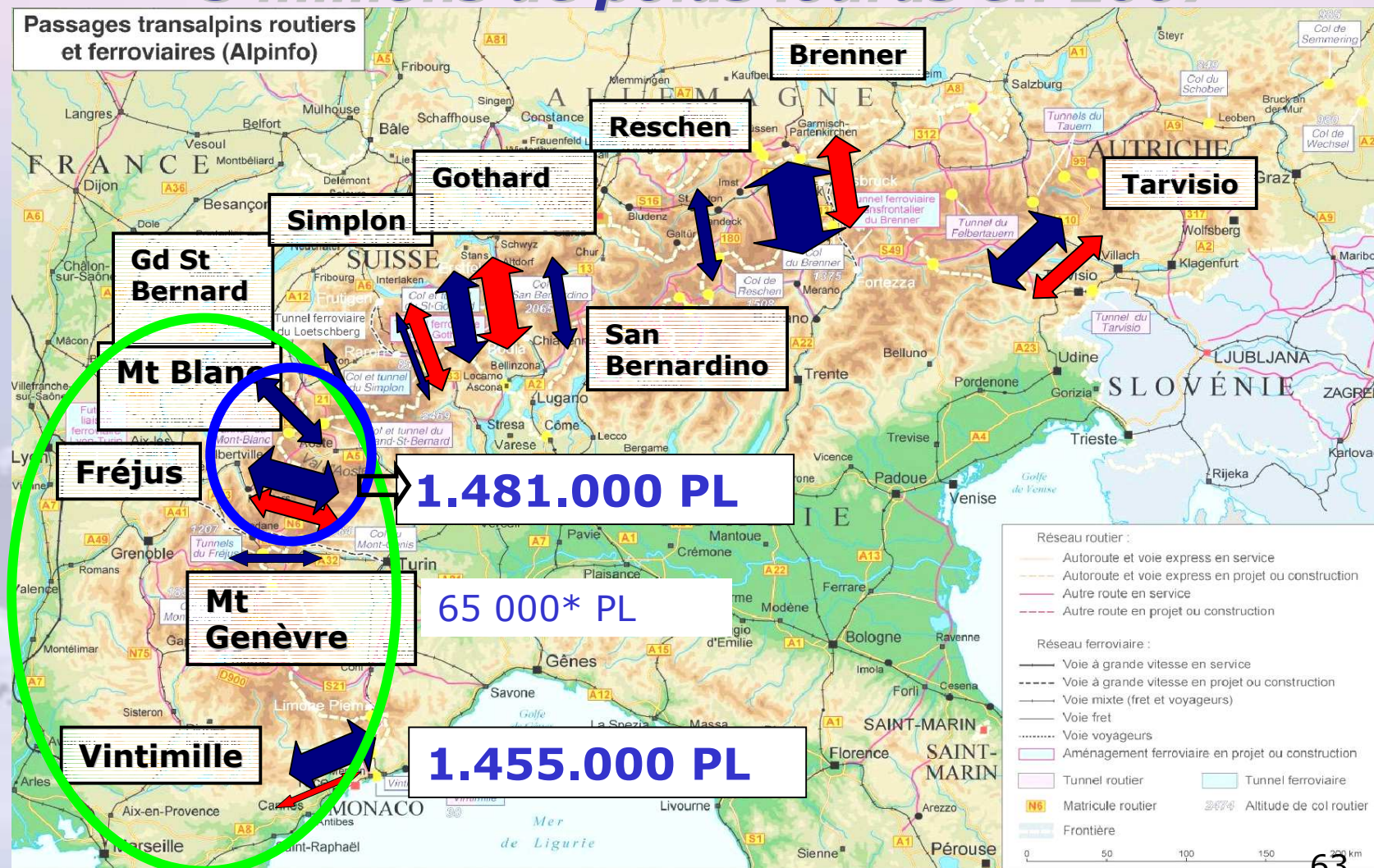
- **2009 : Avenant au traité de Turin de 2001**
Calendrier de réalisation
Désignation du maître d'ouvrage
Financement Partenariat public/privé
- **Une politique de report modal ambitieuse
(Doubler la part du rail en 15 ans)**
- **2010 : Finalisation du nouveau tracé en
Vallée de Suse**
- **Réouverture du tunnel du Mont-Cenis**

« Dix propositions » du Comité pour la Transalpine DOUBLER LE TRAFIC FRET FERROVIAIRE

- **Une politique cohérente de report modal conjointe France-Italie**
- **La construction de nouvelles infrastructures**
- **Un secteur ferroviaire rénové et performant dans le transport des marchandises.**

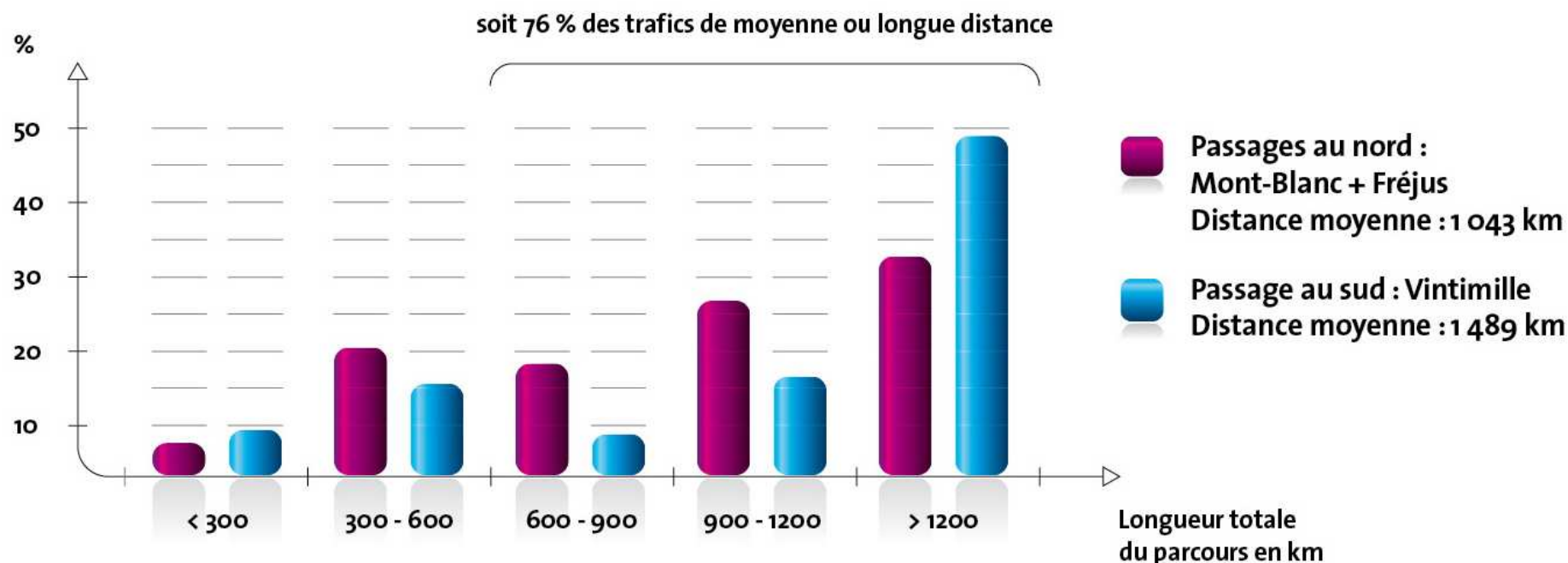
Trafic marchandises entre la France et l'Italie

3 millions de poids lourds en 2007



Répartition des trafics par distance parcourue

RÉPARTITION DES TRAFICS PAR DISTANCE PARCOURUE *Source : CAFT 2004/LTF*



Les itinéraires Barcelone-Milan

	Route	Fer
Via Vintimille	979 km	1070 km
Via Grenoble	1005 km	974 km
Via Lyon-Turin	-	989 km



— Itinéraires autoroutiers
— Itinéraires ferroviaires
— Liaison ferroviaire Lyon-Turin

 **la transalpine**
 LIAISON EUROPÉENNE LYON - TURIN

Politique de report modal :

**FIXER LE NOMBRE MAXIMUM
DE PASSAGES de PL/an
entre la France et l'Italie**

BAISSER DE 3 à 2 MILLIONS

Une politique cohérente et ambitieuse de report modal

- Mettre en œuvre une **redevance d'usage (Ecotaxe)** sur l'ensemble du réseau transeuropéen de transport non payant en France. L'affecter exclusivement au financement d'infrastructures de transport.
- En lieu et place de l'application des **surpéages Eurovignette** en zone montagneuse (+25%):
- Étudier la mise en œuvre de **droits régulateurs harmonisés proportionnels aux t-km** sur les itinéraires congestionnés du quart sud-est de la France.

Une politique cohérente et ambitieuse de report modal

- Instaurer une **autorité franco-italienne de régulation des transports alpins**, en charge de l'élaboration d'une politique globale de transport et de sa bonne application.
- Interdire dès 2010 le **transport de matières dangereuses** dans le tunnel routier du Fréjus et à Vintimille, une fois réglée la situation spécifique des trafics locaux.
- Mener à terme **les études de faisabilité d'une Bourse du Transit Alpin**, outil pertinent pour respecter l'objectif chiffré de trafic routier maximum dans l'Arc Alpin.

Doper le réseau d'infrastructures ferroviaires

- Engager au plus vite la **réalisation d'infrastructures indispensables** : le Contournement de Lyon, l'électrification du sillon alpin, la ligne Nîmes-Montpellier et bien entendu la Transalpine Lyon-Turin.
- **Intégrer les coûts externes** des transports à l'échelle européenne et dans une logique de refonte générale de la fiscalité des transports (projet de directive Eurovignette III).

TABLE RONDE 11 SEPTEMBRE 2008

TRANSPORT DE MARCHANDISES FRANCE-ITALIE : LES CONDITIONS D'UNE RECONVERSION VERS LE RAIL DES 2010 SONT-ELLES REMPLIES ?



TABLE RONDE 11 SEPTEMBRE 2008

FLUIDIFIER LE PASSAGE FRONTALIER

- ***Soutien aux conclusions du groupe de travail à haut niveau de Laurens Jan Brinkhorst***
- ***Les améliorations proposées seront profitables à tous les trafics (AF, transport combiné et trains conventionnels)***



GAGNER EN FIABILITE

AUTOROUTE FERROVIAIRE ALPINE

**Démarrage en novembre 2003
entre Aiton (FR) et Orbassano (IT)**

- **Une expérimentation de matériel ferroviaire novateur**
- **Gabarit réduit et nombre de trains limités par les travaux en cours**
- **2.000 Poids Lourds/ mois**
- **Appel d'offres pour augmenter la fréquence en 2010**



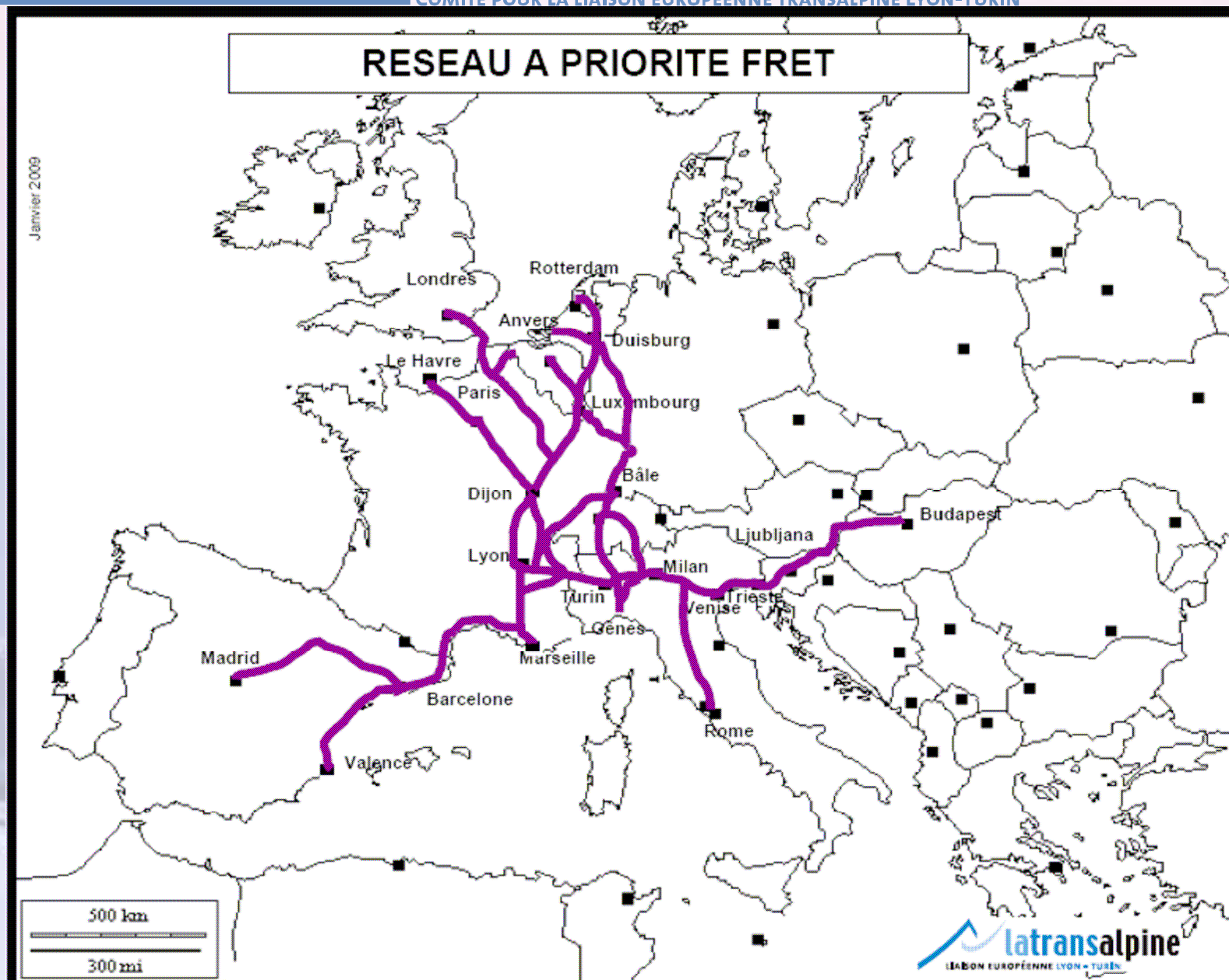
TABLE RONDE 11 SEPTEMBRE 2008

APPEL D'OFFRES
Renouvellement AFA

- ***Publier l'appel à candidatures avant juin 2009, incluant un service de « pousse » binational***
- ***Un appel d'offres «ouvert» pour obtenir des solutions proches de l'équilibre économique***
- ***Juger la performance en total de t-k transférées sur le rail (rareté des sillons disponibles)***

PROPOSER DES STANDARDS TECHNIQUES FERROVIAIRES HOMOGENES

- **Un objectif : atteindre 30 % du transport fret longue distance**
- **Un réseau à priorité fret**
- **Exemple : allonger la longueur des trains en Europe**
- **Normes renforcées d'émission de bruit par les wagons**



COUTS EXTERNES DES TRAVERSEES ALPINES

- **Coûts externes pris en compte :**
 - Bruit, accidents, changement climatique, pollution, processus amont/aval, nature et paysage, sol et eau, congestion.

- **Valeurs unitaires en cts€ par tonne-km**

Pour un poids lourd norme Euro 5	2,75
Pour un train circulant sur une autoroute ferroviaire longue distance	0,18

CONVERSION ROUTE-RAIL

Type de trains	PL transférés	PL / jour	Trains/jour
Conventionnels/ combinés Nord	350 000	1 400	30
Conventionnels/ combinés Sud	250 000	1 000	22
AF grand gabarit	200 000	800	31
AF Dourges- Novare	120 000	480	14
AF Barcelone- Novare	80 000	320	10
TOTAL	1 000 000	4 000	107

HYPOTHESES DE TONNAGE

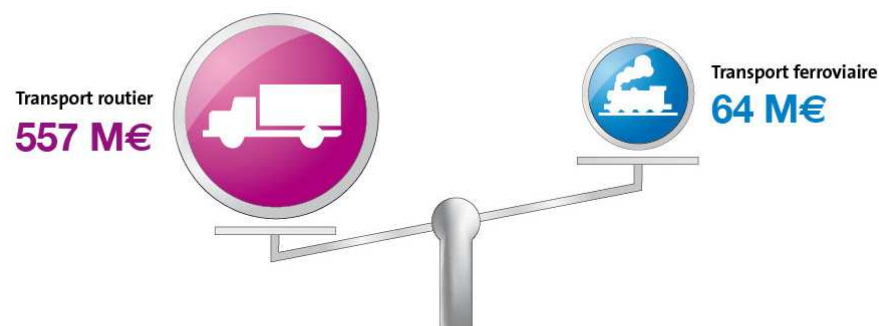
- **Charge nette d'un poids lourd : 16 T**
- **Charge nette des trains**

Conventionnels/combinés	620 T
AF grand gabarit	340 T
AF longue distance	450 T

- **Total fret considéré : 19 Mrds t-k**

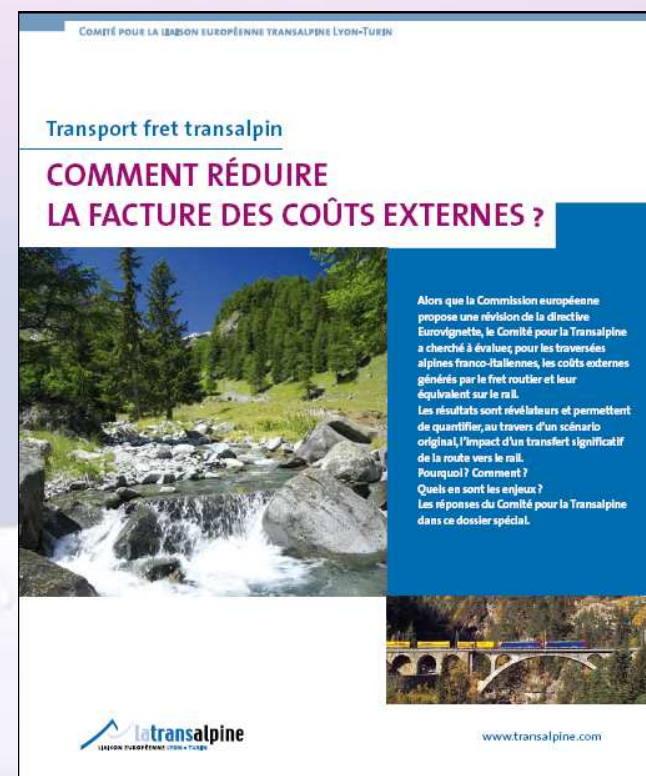
ESTIMATION DES COÛTS EXTERNES

- Un scénario de transfert modal à l'ouverture du tunnel de base du Lyon-Turin:



À gauche, les coûts externes générés par 1 million de poids lourds sur des trajets transfrontaliers France-Italie à moyenne et longue distance.

À droite, les coûts externes équivalents sur le rail pour transporter 16 millions de tonnes.

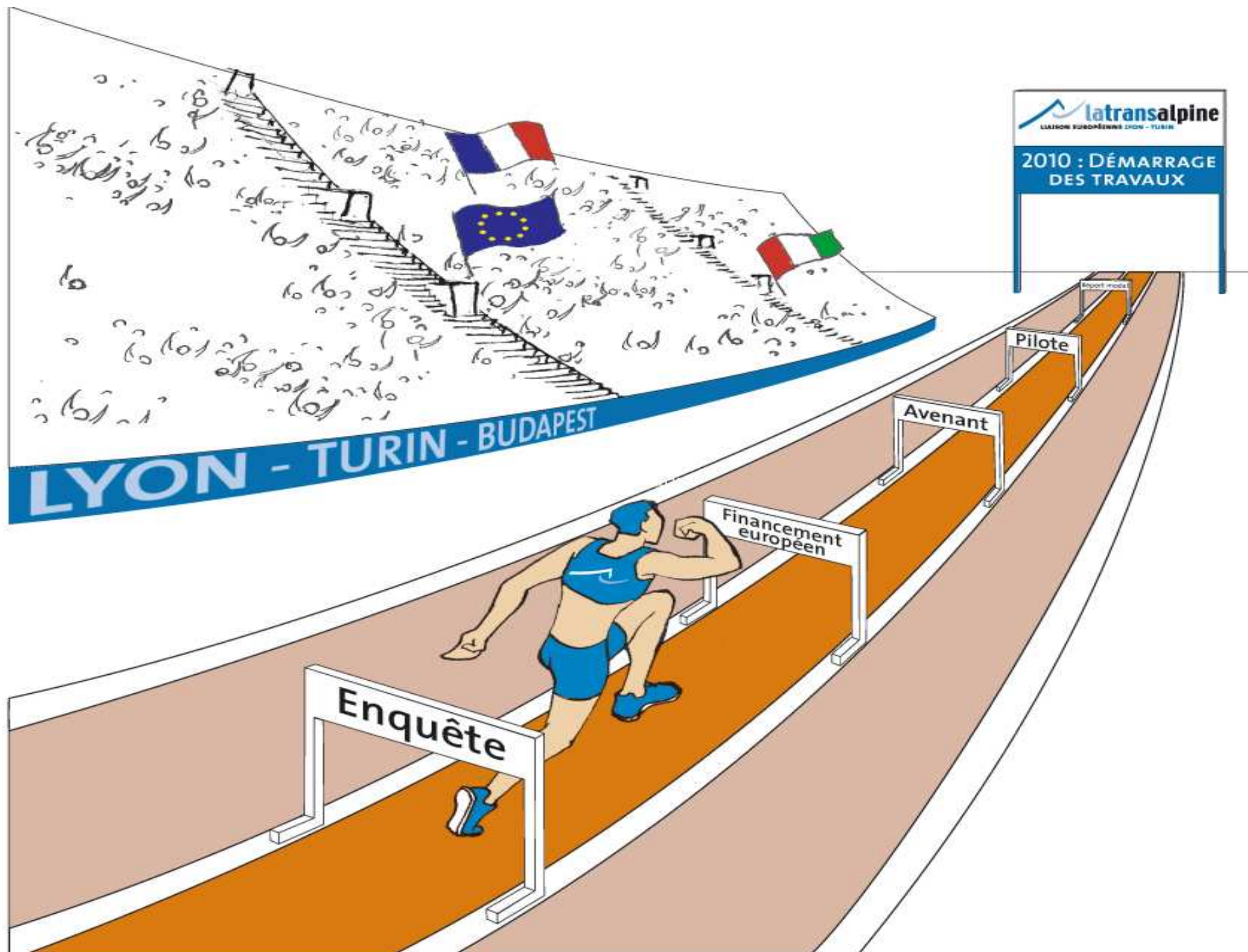


Conclusions du calcul de COUTS EXTERNES

- **Confirmation de la justification socio-économique du Lyon-Turin**
- **Reporter les trafics à longue distance plutôt que taxer**
- **Nécessité de définir l'objectif avant de réguler les trafics**

LA LIAISON TRANSALPINE LYON - TURIN

- **Un projet fret à haute capacité qui améliore les relations voyageurs.**
- **La seule alternative à l'asphyxie des Alpes.**
- **Le maillon central d'un réseau ferroviaire sud européen...**



LA LIAISON TRANSALPINE LYON-TURIN

...Une réponse adaptée aux enjeux
économiques et environnementaux de
l'Europe du XXIème siècle

