

# NEWSLETTER TRANSALPINE

Mai 2010



## AVENANT AU TRAITE DE TURIN : SIGNATURE ANNONCÉE POUR 2010

Lors de son déplacement à Chambéry le 22 avril, le Président de la République a prononcé un discours à l'occasion du 150<sup>ème</sup> anniversaire du rattachement de la Savoie à la France. Celui-ci a été l'occasion de rappeler le rôle clé de cette région frontalière, voisine du Piémont.

Précédemment, les partisans du Lyon-Turin, avec en chef de file le Président du **Comité pour la Transalpine**, Franck Riboud, avaient exprimé auprès de la Présidence, leur souhait de voir l'Etat redire son engagement à mettre en oeuvre la deuxième phase du traité de Turin.

La réponse apportée lors de son discours a été positive et on ne peut plus claire :

*«La Savoie a besoin d'une politique d'aménagement transfrontalière (...) **S'agissant de cette grande infrastructure d'avenir qu'est la liaison Lyon-Turin, tout sera fait pour que le calendrier prévu, sur lequel l'Italie et la France se sont mises d'accord, soit respecté.**»*



Accueilli ensuite en mairie de Chambéry par Bernadette Laclais, Nicolas Sarkozy a repris et développé l'engagement exprimé sur le sujet par les ministres Mattéoli et Bussereau, dans une déclaration commune lors du sommet franco-italien tenu à Paris le 9 avril :

*«Notre objectif, en termes de délais, reste conforme au calendrier présenté à l'appui de la demande de subvention déposée dans le cadre du programme pluriannuel 2007-2013, au titre des réseaux transeuropéens de transport. En tenant compte de l'achèvement en 2010 de la révision du projet préliminaire de la partie italienne, nous demandons à la CIG Turin-Lyon de finaliser la proposition d'un nouvel accord intergouvernemental dans les meilleurs délais.»*

Quelques jours plus tard, une délégation du **Comité pour la Transalpine** et de son homologue italien, le Comitato Transpadana, conduite par le vice-président délégué, Jean-Pierre Lacroix, était reçue par le cabinet de Siim Kallas, Commissaire européen en charge des Transports. Elle a obtenu confirmation de la signification du calendrier déposé à Bruxelles. **Il est indispensable que cet accord bilatéral soit signé d'ici la fin de l'année 2010 pour tenir le calendrier de l'Europe.**

En effet les deux ministres ont exprimé, dans la même déclaration, leur souhait d'obtenir la poursuite du soutien financier de l'Union européenne au-delà de la période budgétaire en cours :

*«L'Italie et la France insistent auprès de la Commission européenne sur la nécessité de continuer à considérer la partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison*

*Turin-Lyon comme une priorité. Dans le prochain programme 2014-2020, il convient que cet important projet soit soutenu financièrement de manière significative.»*

Aussi, une telle requête ne pourra se concrétiser qu'en respectant les engagements de la période 2007-2013 : la première étape en sera la **création du Promoteur**, destiné à succéder à Lyon Turin Ferroviaire. La suivante sera de procéder dès que possible à la consultation des entreprises par appel d'offres pour démarrer la construction du tunnel de base en 2013.

Les deux Comités prennent acte de cet engagement et attendent des négociations en cours une issue rapide dans la lignée de la "paix ferroviaire" qui a été mise en avant lors du sommet Franco-Italien.

Tous les utilisateurs futurs du rail, passagers ou transporteurs de fret, attendent avec impatience le redécollage de véritables services de transport à la hauteur des échanges économiques entre les deux pays.

L'ouverture au gabarit GB1 du tunnel historique du Mont-Cenis, et l'accroissement du ferroutage à compter de 2011 en seront le témoignage pendant la construction du tunnel de base.



#### DESCENDERIE DE LA MADDALENA

L'Observatoire technique, présidé par Mario Virano, vient d'approuver le 11 mai 2010 le projet préliminaire de la descenderie dite de la Maddalena, dont le point de départ sera à Chiomonte en vallée de Suse. Ce projet tient compte d'un allongement du tunnel de base proposé par l'Italie lié à la modification du tracé des accès italiens en cours de finalisation. Cette galerie d'une longueur de 7,5 kms sera réalisée en quasi-totalité au tunnelier après un démarrage à l'explosif sur les 250 premiers mètres.

Lyon Turin Ferroviaire a donc initié la procédure d'Etude d'impact environnemental et espère démarrer ce chantier de descenderie début 2011 dès la validation du dossier par les autorités italiennes. Ce premier chantier mobilisera une centaine d'emplois. Afin d'accompagner au mieux son insertion dans les territoires concernés, sa réalisation s'inspirera de l'expérience française de démarche grand chantier.



#### 11ème EDITION DU RAID HANNIBAL



La 11ème édition du Raid Hannibal s'est déroulée dans un froid inhabituel et a mis à rude épreuve la résistance des participants. 35 équipes au départ, avec le même enthousiasme tant parmi les équipes entreprises que celles étudiantes.

Premier raid transalpin à caractère extrême, le Raid Hannibal s'appuie sur ces grands itinéraires qui ont marqué l'histoire des

Alpes ; il a été conçu, en 1999 à l'initiative du **Comité pour la Transalpine**, afin de promouvoir la future liaison ferroviaire Lyon-Turin. Symbolisant rapidité, sécurité, et respect de l'environnement, le Raid Hannibal montre que seules la persévérance et la solidarité parviennent à ouvrir la voie des Alpes.

Un grand bravo aux équipes arrivées sur le podium : RFF, Politecnico Torino et Power Raid'Gers. Les acteurs français et italiens du Lyon-Turin sont décidément toujours motivés par cette épreuve disputée traditionnellement pour le week end de l'Ascension.



L'équipe Transalpine, emmenée par son capitaine Yannick Petit, ne monte pas sur le podium cette année, pénalisée un peu sévèrement le deuxième jour, par une application stricte d'un point du règlement de sécurité. Solidaires, ils ont lutté pour surmonter ce handicap et démontrer toutes leurs qualités sportives et mentales en remontant le terrain perdu aux cours des deux derniers jours. En outre, Charlotte May, la féminine de l'équipe, a reçu le prix de la meilleure raideuse 2010.

Nous reverrons sans nul doute dans le futur, les membres de cette équipe étudiante sortie première des qualifications et nos félicitations également à Raphaël, Quentin, Guillaume et Jérémie.



### NOUVELLE PUBLICATION DE LA TRANSALPINE : L'ESSENTIEL DE LA LIAISON FERROVIAIRE LYON-TURIN

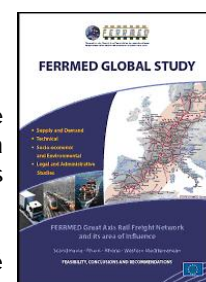
Cette publication présente les enjeux fondamentaux ainsi que les caractéristiques de cette liaison ferroviaire majeure pour l'Europe. Destinée au grand public, elle dresse un bilan après l'achèvement des travaux des galeries de reconnaissance en France, en prévision du percement du tunnel de base sous les Alpes. [Cette brochure est disponible en téléchargement](#) sur la première page du site internet. Une version en italien sera prochainement publiée.



### CORRIDORS FERROVIAIRES EUROPEENS

Plus d'un centaine de représentants du secteur du transport et de la logistique étaient réunis le 29 avril à ST-Exupéry pour la présentation des résultats de l'Etude Ferrmed sur les standards techniques.

Pour mémoire, **Le Comité pour la Transalpine**, membre associé



de Ferrmed, a participé aux travaux du comité de pilotage de cette étude, l'une des plus complexes menées autour du thème du développement des corridors ferroviaires de fret en Europe.

Lors de cette réunion, a été mis en évidence **le caractère indispensable et urgent du CFAL** (contournement ferroviaire pour l'agglomération lyonnaise) pour tout l'ensemble du système ferroviaire français. Cette infrastructure est la clé du bon fonctionnement de la "banane rouge" le territoire d'étude de FERRMED, couvrant 60% du PIB de l'Union européenne. En son absence, l'objectif de revenir à 30% de part de marché du ferroviaire pour la longue distance sera impossible à tenir, et les ports de la Méditerranée, Marseille en tête, ne pourront desservir correctement leur hinterland.

Cette table ronde a été également l'occasion de rappeler l'importance de mettre en place de nouveaux standards techniques performants pour les grands corridors de fret européen. **Le Comité pour la Transalpine** a publié à cet occasion sa position ([standards techniques ferroviaires fret Transalpine](#)) en parfaite coordination avec la démarche initiée avec Ferrmed et la Transpadana.

A ce propos, vient de s'ouvrir une consultation de l'Union européenne sur les futurs réseaux transeuropéens. **Le Comité pour la Transalpine** encourage tous les acteurs à s'exprimer d'ici le 15 septembre en tant que futurs utilisateurs. Il rappelle l'importance de développer les services de fret ferroviaire à l'échelle européenne, en tenant compte des caractéristiques différentes avec celles des services voyageurs grande vitesse.

[Voir le communiqué de presse.](#)



---

## LORRY RAIL : MONTEE EN PUISSANCE DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE PERPIGNAN-LUXEMBOURG



Au cours de cette table ronde, le Directeur général, Thierry Le Guilloux a fait part de la montée en puissance de l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg. Avec la mise en service d'une troisième navette quotidienne, le nombre mensuel de remorques routières transportées dépasse les 2000 unités. Un total équivalent à celui de l'AFA, mais pour une distance cinq fois plus longue !

Pour tous renseignements complémentaires :

Comité pour la Transalpine : [www.transalpine.com](http://www.transalpine.com)  
[info@transalpine.com](mailto:info@transalpine.com)  
Tél. +33 (0)4 72 59 51 57

