

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

**L'Italie et les corridors de transports transeuropéens [TEN-T]
Conférences CIFI de l'Exposition Ferroviaire 2016
Torino (It) 5-7 avril**

●
Compte rendu des conférences de la seconde journée
●

 EXPO Ferroviaria 2016 5-7 APRILE 2016, LINGOTTO FIERE, TORINO, ITALIA <small>LA VETRINA ITALIANA PER LE TECNOLOGIE, PRODOTTI E SISTEMI FERROVIARI</small>		
	Conferenza CIFI L'Italia e i Corridoi TEN-T	
<small>Conférences organisées les 5 et 6 avril 2016 par le <i>Collège des Ingénieurs Ferroviaires Italiens</i> (CIFI) En collaboration avec ASSTRA, ASSIFER et ANIAF et avec l'appui des <i>Ferrovie dello Stato</i> (FS)</small>		

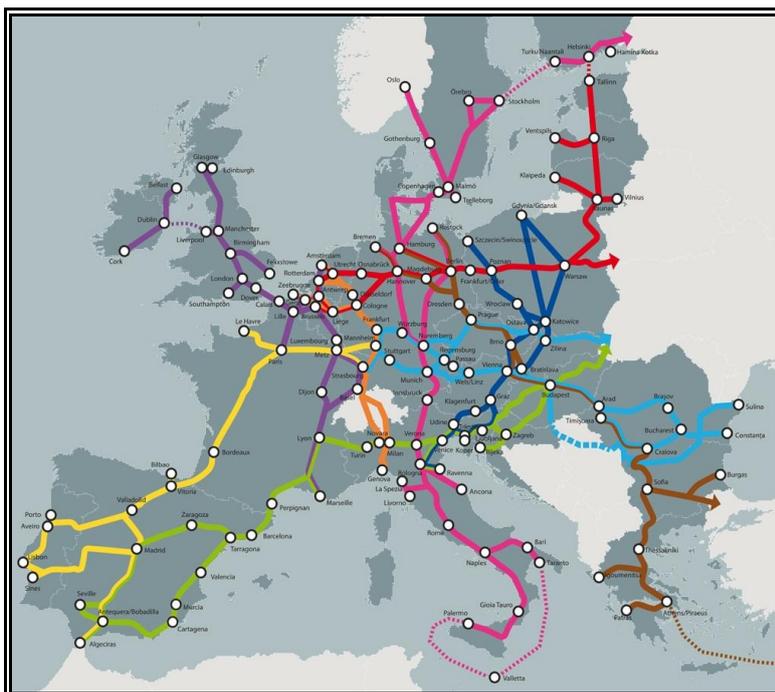
●
Relevé de notes de Jacques MOLINARI
Secrétaire scientifique du GIR Maralpin et membre du CIFI

La conférence du CIFI s'est déroulée sur deux journées, la première, présidée par *Mauro Moretti*, son Président et ancien Président des FS durant de longues années, comportait des exposés inauguraux de nombreuses personnalités du monde ferroviaire transalpin, ainsi qu'une conférence introductive de *Maurizio Gentile*, Administrateur délégué de RFI.

Le rapporteur n'a participé qu'à la seconde de ces journées à laquelle assistait un très large public institutionnel et professionnel où n'a pas été décelée la présence d'autres participants français.

On a pu remarquer que, dans le cadre de l'exposition, qui s'est déroulée du 5 au 7 avril et a rassemblé 270 exposants en provenance de 22 pays et plus de 5000 visiteurs en provenance de 49 pays, la revue *FerPress* éditée pour l'occasion, portait, comme celui des conférences, le sous-titre "*Pour l'avenir du trafic ferroviaire marchandises en Italie*".

Ce thème, souligné avec insistance par l'ensemble des conférenciers du 6 avril, ainsi que l'orientation fermement affichée de mettre un terme au développement de la grande vitesse en promouvant la "*Alta Capacità*" soulignent les divergences entre les FS et la SNCF et les errances de cette dernière.



Les corridors de transport

RTE-T

officialisés le 16 octobre 2013

par la Commission européenne

Programme de la première journée (pour mémoire)

Martedì 5 aprile 2016 h. 15.00-18.00

Apertura e saluti

Mauro Moretti - Presidente CIFI

Massimo Nitti - V. Presidente ASSTRA

Annita Serio - Direttore Federmobilità

Maurizio Manfellotto - Presidente ANIE-Assifer Assifer

Salvatore Margiotta - Presidente ANIAF

Sergio Chiamparino - Presidente Regione Piemonte

Piero Fassino - Sindaco di Torino

Andrea Camanzi - Presidente ART

Graziano Delrio - Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (invitato)

Relazione introduttiva

L'Italia nel contesto ferroviario Europeo

Maurizio Gentile - Amministratore Delegato RFI



Compte rendu de la seconde session (mercredi 16 avril, 10:00 à 13:30)

Impressions générales

Le contexte ferroviaire italien vu par le président des FS

Le contexte dans lequel s'est déroulée la seconde session du Congrès (mercredi 6 avril) a été exposé la veille lors de la session inaugurale présidée par Mauro Moretti¹ l'ex-Président des FS et actuellement président du CIFI.

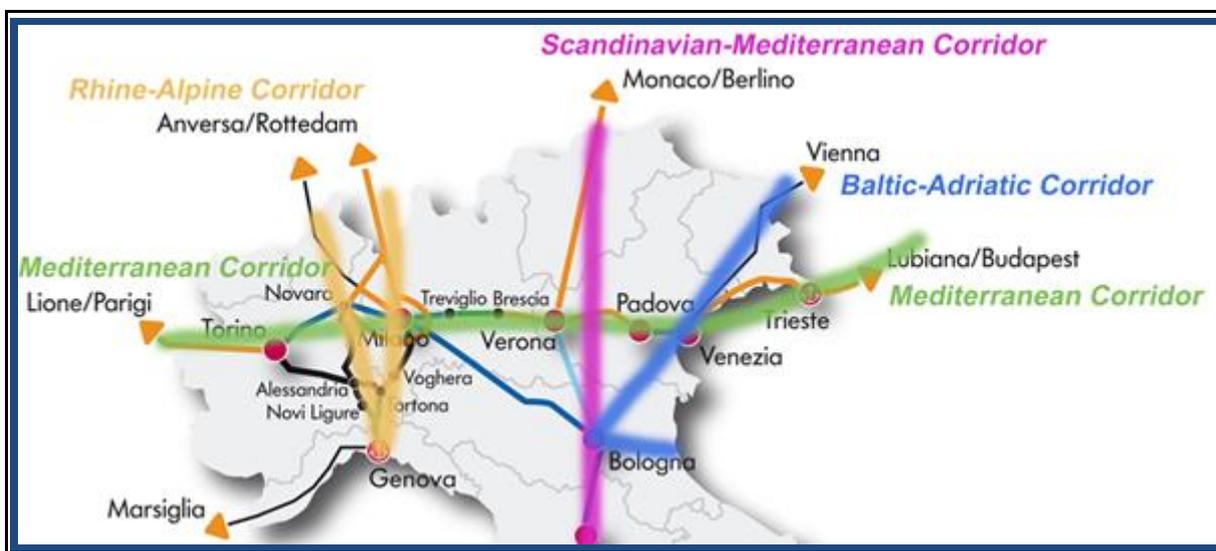
¹ Mauro Moretti - Ingénieur de formation, il a, depuis 1978, exercé toute sa carrière dans le cadre des chemins de fer italiens (Ferrovie dello Stato) dont il a été le directeur général de 2001 à 2014. Depuis lors, administrateur général de la Finmeccanica, il est également président du CIFI

Ce contexte ne peut être mieux esquisser qu'en se référant à la récente interview de Renato Mazzoncini, nouveau PDG des FS, par D. Briginshaw, éditeur en chef de *International Railway Journal*².

Le Gouvernement italien a différé à 2017 l'appel d'offres pour une privatisation partielle à 40 % des FS. En désaccord avec Mauro Moretti, pressé d'y parvenir et peu enclin à soutenir le fret, son successeur R. Mazzoncini dresse un bilan très optimiste de la situation des FS : accroissement de 2,5 % du bénéfice net, rationalisation des activités fret jusqu'ici dispersée entre 10 entités, excellente perspectives de croissance avec les futures traversées alpines. Les importants financements programmés pour 2015-2020 (74 Md€) seront répartis entre les corridors TEN-T³ (45 Md€), le développement du réseau national (17 Md€), la sécurité du réseau (8 Md€) et l'innovation technologique (4 Md€). Le nouveau PDG des FS considère, la grande vitesse instaurée et désormais ouverte à la concurrence, devoir porter l'accent sur le transport public local (mobilité du quotidien), d'une part, et le report modal, d'autre part.

Présentation des corridors ferroviaires italiens

À l'image du Président Mazzoncini, l'ensemble de conférenciers s'accorde sur la priorité à attacher au report modal et à la qualité des dessertes voyageurs par un renforcement du réseau classique à un niveau de vitesses de l'ordre de 200 km/h.



Session 1. Le corridor méditerranéen

La liaison Lyon-Turin par Mario Virano - Direttore Generale TELT⁴

Le conférencier présente le projet dans sa totalité (de la péninsule ibérique à l'Europe centrale), traite de l'avancement des travaux, précise l'adoption du nouveau tracé piémontais (du débouché du tunnel de base jusqu'au contournement de Torino via Orbassano) et, surtout, confère à l'ensemble du projet une vocation patrimoniale en le qualifiant de "métropolitain" des grandes villes sud-européennes qu'il préserverait de la "mégapolisation" en cours dans le reste du monde.

Les tronçons Milano-Venezia et Venezia-Trieste par Francesco Bocchimuzzo – RFI

Tandis que le tronçon Treviso-Brescia de la Ligne nouvelle à grande vitesse sera incessamment mis en service et que le quadruplement Brescia-Venezia est achevé de longue date, subsistent d'importantes lacunes au niveau de Verona qui ne seront résorbées que par des sections nouvelles ne relevant plus de la très haute vitesse mais devant prioritairement satisfaire aux besoins de nouveaux sillons pour le report modal et un quasi doublement des dessertes interurbaines de la plaine padane.

² FS eyes improvements ahead of privatisation in 2017 (en anglais)

International Railway Journal (IRJ), avril 2016 – Volume 56 issue 4 ; pp.30-32

³ Trans-European Transport Network

⁴ Tunnel Euralpin Lyon-Turin

À l'Est du nœud de Venezia, qui devra être contourné par une large rocade, un maillage complémentaire devra assurer la desserte de deux débouchés, vers Vienne et Budapest.

Session 2. Le corridor scandinavo-méditerranéen

La liaison Autriche-Italie (Tunnel de base du Brenner) par *Raffaele Zurlo*- Amministratore BBT⁵
Rappelant l'ampleur (55 km), l'originalité de conception (3 tubes), les complexités géologiques et néanmoins l'avancement notable des travaux, le conférencier insiste sur une spécificité de ce projet austro-italien dont la conduite et le financement sont assurés au fil de l'avancement, selon un processus itératif se révélant plus économe et affranchissant, selon lui, de dérives spéculatives.

La liaison Napoli-Bari et Napoli-Palermo par *Roberto Pagone* – RFI

La présentation, qui débute par un rappel historique de la genèse méridionale des chemins de fer italiens, illustre la nouvelle stratégie des FS "renonçant aux "TAV de luxe" pour ne pas attendre vingt ans l'indispensable renforcement des infrastructures" (sic). Ainsi, tous les investissements nouveaux évoqués sont calés sur une vitesse de référence de 200 km/h, une longueur des convois portée à 750 m et rampes inférieures à 12,5 pour mille.

Session 3. Le corridor Rhin-Alpes

La liaison Suisse-Genova par *Daniela Lezzi* – RFI

Après avoir rappelé l'existence des 3 liaisons ferroviaires (toutes électrifiées) entre le Bassin de Genova et la Padanie [*l'Historique* (double voie), la *Soccorsale* (double voie), la ligne d'Ovada (une voie, mais à gabarit P45 compatible avec l'acheminement de conteneurs), la conférencière a dressé l'état d'avancement de la nouvelle ligne *Terzo Valico* [57 km dont 37 en souterrain dont 27 pour le plus long] à hautes caractéristiques [200 km/h, rampes de 12,5 pour mille] dont les travaux ont débuté en 2010. Ainsi, les quatre fenêtres d'accès sont-elles achevées et, sur les 6 lots, les états d'avancement du lot 1 (500 M€) et du lot 2 (830 M€) ont respectivement atteint 63 % et 26 %.

La liaison Suisse-Malpensa par *Marco Barra Caracciolo*- Direttore Generale Ferrovie Nord

L'objectif du projet consiste, d'une part, à renforcer le réseau du Nord Milan pour assurer 150 circulations quotidiennes sur les lignes périurbaines radiales, et, d'autre part, à rabattre des convois de fret sur le réseau au niveau de Malpensa, depuis les débouchés alpins par l'intermédiaire d'une liaison nouvelle.



J. Molinari, le 10 avril 2016

⁵ *Brenner Basis Tunnel SE*, consortium austro-italien