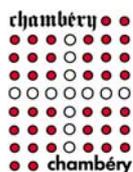


Quels transports durables pour franchir les Alpes en 2020 ?

Chambéry, le 13 octobre 2005



Les actes du colloque

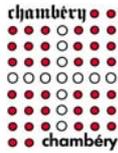


Rhône-Alpes Région



LE COMITE D'ORGANISATION

40 partenaires aux cotés des trois collectivités territoriales



- **AFTES** (Association Française des Travaux en Souterrain)
- **AEDTF** (Association européenne pour le Développement des Transports Ferroviaires)
- **AFA** (Autostrada Ferroviaria Alpina, France, Italie)
- **ALPRAIL** (Association lémanique pour la promotion du rail)
- **ARDSL** (Association Rail Dauphiné Savoie Léman)
- **Autoroutes alpines** regroupant **AREA** (autoroutes Rhône-Alpes), **ATMB** (autoroutes et tunnel du Mont-Blanc) et **SFTRF** (tunnel routier du Fréjus)
- **CAFI** (Conférence des Alpes Franco-Italienne)
- **Chambéry Promotion**
- **CIPRA-France** (Commission internationale pour la protection des Alpes)
- **Comité de massif des Alpes** (France)
- **Comité pour la liaison Transalpine Lyon-Turin** (France)
- **Comitato Transpadana** (Italie)
- **Commission Européenne**, Direction générale de l'Energie et des Transports
- **Convention Alpine** (Secrétariat permanent)
- **COTRAO** (Communauté de travail des Alpes occidentales)
- **DATAR-Alpes** (Délégation à l'Aménagement du Territoire, France)
- **Fédération Nationale des Travaux Publics**, France
- **FNAUT** (Fédération nationale des Usagers des Transports, France)
- **FEDRE** (Fondation Européenne pour le Développement durable des Régions)
- **Institut Géographique National** (IGN, France)
- **Le Grand Lyon, communauté urbaine**
- **Lyon Turin Ferroviaria, SAS** (France, Italie)
- **Ministère des Transports, de la Recherche et de la Technologie**, Autriche
- **Ministère de l'Équipement et des Transports**, Mission des Alpes (France)
- **Ministerio delle Infrastrutture e dei Trasporti** (Italie)
- **Montanea** (Association, France)
- **Office Fédéral des Transports** (Suisse)
- **Province de Turin**
- **Région Piémont** (Italie)
- **Réseau Ferré de France** (RFF)
- **Rete Ferroviaria Italiana** (RFI)
- **SavoiExpo** (France)
- **SNCF** (Société nationale des Chemins de Fer, France)
- **Ville de Turin**

Les partenaires financiers et les media



SOMMAIRE

OUVERTURE DU COLLOQUE	5 à 10
■ Louis Besson , ancien ministre, maire de Chambéry	6
■ Jean-Pierre Vial , président du Conseil général de la Savoie	6 à 7
■ Jean-Jack Queyranne , président de la Région Rhône-Alpes	7 à 8
■ Dominique Perben , ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer	8 à 10
ETATS DES LIEUX, ENJEUX ET PRIORITES : les Alpes sont-elles malades des transports ?	11 à 25
<u>INTRODUCTION (PAGES 2 A 5)</u>	12
■ Claude Haegi , Président de la Fondation Européenne pour le Développement des Régions (FEDRE), Suisse.	
■ Marie-Line Meaux , Secrétaire générale de la Mission des Alpes et des Pyrénées, Présidente du groupe Transports de la Convention alpine Direction des Affaires économiques et internationales Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer	
<u>QUATRE PRIORITES A TRAITER</u>	16
1 - MAITRISER LA CROISSANCE DES TRAFICS DES MARCHANDISES	16 à 17
■ Jean-Claude Métayer , direction des Affaires économiques et internationales au ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. France	
2 - PRESERVER LE PATRIMOINE ENVIRONNEMENTAL	18
■ Ruggero Schleicher-Tappeser , Secrétaire Général de la Convention Alpine	
3 - SECURISER LES OUVRAGES ET LES SYSTEMES DE TRANSPORT TRANSALPINS	19 à 20
■ Helmut Adelsberger Ministère des Transports de l'Innovation et de la Technologie. Autriche	
4 - REGULER LE TRAFIC ROUTIER PAR UNE COOPERATION RENFORCEE	21 à 22
■ Willy Burgunder Office fédéral des transports. Suisse	
<u>DEBAT</u>	23 à 25

QUELLE POLITIQUE DES TRANSPORTS ?

26 à 40

2020 : quatre nouvelles percées ferroviaires et
quoi d'autre ? Comment réussir rapidement le transfert modal et développer
le trafic combiné rail/route ?

LES POLITIQUES NATIONALES DE TRANSFERT MODAL

1 - LA FRANCE ET LE TRANSFERT MODAL

27 à 28

- **Patrice Raulin**, Directeur général des Affaires de la Mer et des Transports (France)

2- LA POLITIQUE DE TRANSFERT SUISSE

28 à 29

- **Kurt Moll**, chef de la section Transports et Marchandises de l'Office fédéral des Transports (Suisse).

LES APPLICATIONS EN MATIERE DE TRANSFERT MODAL

1 - LE PLAN AUTRICHIEN DU TRANSPORT COMBINE RAIL-ROUTE

30 à 31

- **Gustav Poschalko**, membre du directoire de la Rail Cargo Austria (Autriche)

2 - LA PROMOTION DU TRAFIC COMBINÉ À TRAVERS LA SUISSE

31 à 32

- **Kurt Moll**, Office fédéral des Transports (Suisse)

3 - L'AUTOROUTE FERROVIAIRE AITON / ORBASSANO

32 à 34

- **Denis Douté**, directeur international fret à la SNCF (France)

4 - LE PLAN D'ACTION BRENNER 2005

34 à 36

- **Ernst Marburger**, chef de division, responsable des questions de l'Environnement, ministère fédéral des Transports (Allemagne).

TABLE RONDE

37 à 40

- **Louis Besson**, co-président de la commission intergouvernementale (CIG) Lyon-Turin
- **Rainer Masera**, président de la CIG Lyon-Turin
- **Bernard Soulage**, vice-président de la Région Rhône-Alpes chargé des Transports
- **Michel Bouvard**, député, co-président du Comité permanent du massif des Alpes
- **Peter Testoni**, ancien directeur adjoint de l'Office fédéral suisse des Transports
- **Eugène Muzio**, président de l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail/route
- **Gilbert Santel**, président des sociétés françaises d'autoroutes alpines AREA, ATMB, SFTRF
- **Dominik Siegrist**, président de CIPRA, Commission Internationale pour la Protection des Alpes
- **Animation : Pierre Delohen**, journaliste

CLOTURE DU COLLOQUE

41 à 42

- **Jacques Barrot**, vice-président de la Commission européenne, commissaire aux transports

OUVERTURE DU COLLOQUE

**Quels transports durables
pour franchir les Alpes en 2020 ?**

■ Louis Besson, ancien ministre, maire de Chambéry

« En me réjouissant d'avoir à accueillir Monsieur le Ministre Perben, Messieurs les Présidents Queyranne et Vial et en les remerciant très vivement, je souhaite particulièrement saluer et remercier de sa présence Madame Loyola de Palacio, nommée, au nom de l'Europe et avec la confiance des gouvernements concernés par le Barcelone – Lyon – Turin – Budapest, coordinatrice de ce très grand projet sud européen. Merci également à Monsieur Michel Boyon, nouveau président de RFF, au Président Gallois et au Président de la Commission intergouvernementale du Lyon–Turin, Rainer Maserà, d'être ici parmi nous. J'excuserai pour son absence Monsieur le Ministre Pietro Lunardi ministre italien des infrastructures et des transports, représenté par Monsieur le Consul d'Italie. En saluant enfin les différents acteurs de l'exposition *Alpes 2020, les nouvelles traversées* – qui présente les projets du Lyon Turin, du Lötschberg, du Gothard et du Brenner - je tiens à remercier pour son soutien la Commission Européenne, plus précisément la DG des transports et de l'Energie placée sous l'autorité du Commissaire européen Jacques Barrot ».

Ce colloque est l'occasion de mettre en perspectives ce qui en matière de transport constitue une grande ambition européenne. Vos interventions témoigneront « que nous sommes au rendez-vous de ce qui représente pour les générations à venir - en matière de sécurité des déplacements et des échanges de marchandises à travers les Alpes, mais aussi en matière de protection et d'environnement - une réponse indispensable dans le droit-fil des engagements pris à Kyoto et à Johannesburg. Nous souhaitons que, pour l'avenir des jeunes générations, ces réalisations soient portées par un soutien massif, à l'instar de ce qui s'exprime dans les urnes quand nos amis helvétiques consultent les citoyens ; la manifestation d'aujourd'hui devrait contribuer à cette mobilisation ».

■ Jean-Pierre Vial, président du Conseil général de Savoie

« Il y a 15 ans, les élus, le monde économique et les socioprofessionnels de Savoie et de la Région, considéraient déjà que le franchissement des Alpes réclamait un nouveau défi. Après la création du *Comité pour la Transalpine* en France et du *Comitato Transpadana en Italie*, la nouvelle *Traversée ferroviaire des Alpes* fut reconnue en 1994 au niveau européen comme un enjeu majeur en matière d'aménagement. Un sommet franco-italien en posait l'acte politique en 2001 et, en août 2005, les ministres des Transports Dominique Perben et Pietro Lunardi signifièrent l'engagement de la France et de l'Italie à vouloir tout mettre en œuvre pour lancer en 2010 la construction d'un tunnel de base entre les deux pays. La date de 2020, correspondant à l'objectif de mise en service de la liaison

En 25 ans, du Fréjus au Brenner, les Alpes ont dû absorber une augmentation du trafic de près de 60 millions de tonnes, soit une augmentation de 120% par rapport à 1980. Au cours des 10 dernières années le trafic a, sur toute la traversée des Alpes, augmenté de plus de 64 millions de tonnes !

Transalpine Lyon-Turin, apparaît donc comme une date anniversaire de nos engagements de 1990 ! Nous voici à mi-chemin.

Si nous sommes face à un défi, nous sommes encore plus face à une réalité : celle d'un projet devenu ouvrage depuis que les travaux des descenderies ont commencé. La problématique n'est plus d'étudier si l'on a ou non besoin de nouvelles capacités pour franchir les Alpes, mais de savoir comment travailler à la réalisation de ces nouvelles capacités, en termes d'infrastructures et de nouvelles technologies de transport »

Au-delà des enjeux techniques, nous souhaitons que les nouvelles liaisons soient écologiques et environnementales parce que le report des marchandises vers le rail est aujourd'hui une nécessité. On ne peut se contenter d'évoquer les engagements de développement durable de l'Europe, même au prix d'un discours incantatoire, et se donner ainsi bonne conscience. Le développement durable n'est pas un concept intellectuel, il s'inscrit dans le respect de la nature, non pas un respect gratuit, mais un respect pour l'homme qui l'habite. Nous n'en sommes plus au stade de l'interrogation ou de l'option ; il s'agit aujourd'hui de sauver la planète.

Merci donc à nos amis suisses et autrichiens qui viendront nous faire partager leurs expériences en matière de transport combiné, de ferroutage ou d'autoroute roulante : en 10 ans, ils ont réussi à doubler le trafic des marchandises sur rail. En saluant Pierre Dumas – qui malgré l'opposition de Paris a porté en son temps le projet du tunnel routier du Fréjus – je remercie tous ceux qui ont contribué aux anciennes réalisations. Ce n'est également pas un hasard si Raymond Barre a conservé la Présidence *du Comité pour la Transalpine*, lui qui a longtemps enseigné à ses étudiants la place stratégique de l'Arc sud européen. Je préciserai enfin que, si Paris nous paraît souvent éloigné de nos réalités alpines, nous devons reconnaître que le soutien des différents ministres français des transports n'a jamais manqué au Lyon-Turin.

En réunissant aujourd'hui tous les pays alpins, nous affirmons que le projet n'est pas de réussir le franchissement de l'arc alpin pays par pays, mais de le réussir tous ensemble ».

■ Jean-Jack Queyranne, président de la Région Rhône-Alpes

« **La première étape** de l'histoire de la traversée des Alpes a commencé par l'aventure du chemin de fer en même temps que se sont développés des outils et des méthodes révolutionnaires pour creuser les tunnels et améliorer les conditions des ouvriers engagés dans ces travaux titanesques. L'on peut dire aujourd'hui que les pionniers de l'époque avaient formidablement anticipé l'évolution de ce mode de transport. Le tunnel du Mt Cenis fut ouvert en 1871, après 14 ans de travaux, celui du St Gothard en 1881, du Simplon en 1906 et celui du Lötschberg en 1913.

D'ici à 20 ans, il nous faudra relever de multiples défis en matière de protection environnementale, de sécurité des ouvrages et d'efficacité des transports.

La seconde étape fut caractérisée au milieu du XX^e siècle par l'explosion du trafic routier et poids lourd, puis par la construction des autoroutes et des tunnels routiers alpins. En 1965, De Gaulle inaugurait le tunnel du Mt Blanc, présenté à l'époque comme un symbole de la modernité et de l'équipement, et la voiture devenait le symbole du progrès et de la liberté : la pureté des Alpes semblait inaltérable, on ne parlait ni de développement durable ni d'effet de serre.

Cette politique du tout routier - que les Etats semblaient davantage subir que maîtriser - a désormais ses limites : le trafic routier a plus que doublé dans les Alpes depuis 1986 (de 70 à 145 millions de tonnes) ; pendant que les tunnels routiers du Mt Blanc et du Fréjus absorbent 30 millions de tonnes par an, le tunnel ferroviaire du Mt Cenis en achemine moins de 10 millions. Il est possible d'inverser la tendance puisque, après avoir pris les mesures que l'on sait, la Suisse transporte désormais 60% de son trafic marchandises par le rail, contre moins de 20% en France.

Chacun peut facilement mesurer les effets néfastes de la prédominance de la route en termes de pollution (faible capacité de dispersion des polluants dans les vallées), de surconsommation (2litres d'essence/km pour les camions dans les montées), de bruit, d'insécurité et de fragilité d'un milieu naturel reconnu comme remarquable.

L'élargissement de l'Europe et la spécialisation des régions conduisent à l'augmentation continue des échanges (des études prévoient qu'ils auront doublé d'ici à 20 ans dans les Alpes). Dans ces conditions, il nous faudra relever de multiples défis en matière de protection environnementale, de sécurité des ouvrages et d'efficacité des transports. Il est donc urgent d'inverser la tendance et de combler le retard accumulé par des décisions rapides et volontaires. Il ne s'agit pas moins d'un choix de société dès lors que l'impact de nos décisions sera irréversible : quelles Alpes souhaitons-nous laisser à nos enfants et quelle Europe voulons nous construire ?

Nombreux sont les habitants des vallées et des régions qui nous demandent d'engager une véritable politique du développement du transport ferroviaire. Avec nos voisins du Piémont et du Val d'Aoste nous partageons cette préoccupation écologique doublée d'un intérêt économique évident. En Rhône-Alpes, je tiens à souligner la forte mobilisation de l'ensemble des acteurs politiques et socioprofessionnels comme des associations d'habitants ; au-delà des clivages d'opinion, ils s'engagent pour faire avancer le dossier du transfert modal auprès des instances concernées. La Commission Européenne et le Parlement ont pour leur part, et à maintes reprises, confirmé la priorité donnée au Lyon Turin, dans le cadre plus large de l'aménagement du couloir 5 (Lisbonne-Kiev) et de la construction européenne.

Concernant cet axe, l'objet est d'acheminer sur le Lyon Turin 40 millions de tonnes de fret par an et, d'autre part, de poursuivre les travaux d'amélioration de la liaison ferroviaire historique, d'où l'importance de la nomination de Madame Loyola de Palacio en tant que coordinatrice du projet auprès de Jacques Barrot. Alors que les études préliminaires sont bien avancées et que nous approchons de la phase de décision, il reste

Sur l'axe Lyon Turin, l'enjeu est d'acheminer par le rail 40 millions de tonnes de fret par an.

dans les deux pays à conduire les procédures juridiques (comme les déclarations d'utilité publique) et à définir les modalités de réalisation de l'ouvrage, y compris financières, en les traduisant dans un nouveau traité. Pour finaliser le projet en 2008, il est nécessaire que l'appui apporté par l'Europe se traduise

budgétairement et qu'il soit à la hauteur du défi que ce grand projet doit relever, d'autant qu'il est annoncé comme prioritaire depuis 1994.

Aussi votre présence, Monsieur le Commissaire européen et Monsieur le Ministre de l'équipement, est, j'en formule le vœu, le signe d'un engagement partagé pour la réalisation d'un grand projet européen. A ce titre, la Région est à vos côtés ».

■ Dominique Perben, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Après avoir rappelé que l'espace alpin, peuplé de plus de 13 millions d'habitants, est devenu le Massif Central de l'Europe depuis son élargissement, le ministre exprime sa conviction. « Les transports alpins ne pourront s'adapter à l'époque moderne si l'on n'affirme pas notre engagement à préserver tant le cadre de vie des riverains que la qualité de l'environnement, et notre volonté d'assurer la sécurité des transports ; une volonté qui doit supplanter notre souhait légitime de développer les échanges ». Pour avancer sur cette voie, un long chemin parsemé d'embûches reste à parcourir : comment répondre au mouvement des échanges entre les hommes et les économies tout en

procurant des itinéraires sûrs, adaptés et performants ? Comment anticiper les échanges de demain et bâtir une stratégie à long terme ? Comment forger des instruments communs d'analyse et d'action ? Comment dépasser les tentatives de réponse solitaire et bâtir un véritable espace de solidarité des transports dans les Alpes par une coopération internationale et solidaire accrue entre les Etats alpins, et avec l'appui de l'Europe ?

En appuyant depuis plusieurs années un ambitieux programme d'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires, l'Etat « confirme que la question du transport transalpin est une priorité nationale » et qu'il convient aujourd'hui de limiter la croissance du trafic routier au profit du ferroviaire. Les chiffres sont éloquentes. En 2004, plus de 11 millions de poids lourds ont transporté plus de 150 millions de tonnes entre Vintimille et la frontière orientale de l'Autriche, soit le double de ce qui fut transporté par rail. En 10 ans, le volume des marchandises transportées par la route a augmenté de plus de 70% contre 24% par le rail. Dans cette économie du transport, les passages routiers français pèsent pour 25%, les passages suisses pour 11% et les passages autrichiens pour 64%, et c'est au Brenner et à Vintimille que la croissance a été la plus forte. « Pour rivaliser avec les performances économiques du transport routier sur les longues distances, il faut d'une part que la mobilisation des entreprises ferroviaires ne faiblisse pas et, d'autre part, que l'on instaure un cadre juridique de soutien au transfert modal qui soit à la hauteur des enjeux économiques, sociaux et environnementaux affichés par l'Europe ».

Concernant les échanges franco-italiens, « la France a pris l'engagement de tout faire pour lancer le projet Lyon Turin en 2010. Nous tiendrons cet engagement parce qu'il est un maillon de l'itinéraire européen Lyon –Turin – Ljubljana – Budapest - Kiev, parce qu'il renforcera les grands passages ferroviaires nord-sud et qu'il offrira une alternative

Le Lyon-Turin renforcera les grands passages ferroviaires nord-sud et offrira une alternative ferroviaire à l'axe Barcelone – Vintimille – Milan.

ferroviaire à l'axe Barcelone – Vintimille – Milan. Le compte à rebours a déjà commencé puisque les procédures d'utilité publique devraient être terminées dans les deux pays dès 2007 et que nos services travaillent à l'élaboration d'une structure juridique et financière adaptée à la complexité de l'opération ».

Dans le même temps, la France et l'Italie ont démarré la mise en service d'une autoroute ferroviaire par le tunnel du Mt Cenis. En 2005 l'expérience a commencé de porter ses fruits (l'autoroute était saturée au moment de la fermeture du tunnel du Fréjus) ; elle devrait largement s'élargir dès 2008 après la réalisation des travaux d'adaptation du tunnel. « Sur ce point, nos deux pays viennent de lancer l'étude d'une délégation de service public visant à pourvoir le service d'un cadre de développement adapté. Au dernier sommet franco-italien d'octobre 2005, il fut aussi demandé aux entreprises ferroviaires des deux pays de proposer un plan concerté d'optimisation de la ligne ferroviaire historique à l'image de ce qui est mis en œuvre dans les corridors du Brenner et du Gothard. Enfin, dans le cadre de la commission intergouvernementale, la France et l'Italie étudieront dès 2006 l'application de mesures de soutien au report modal, l'objet étant de faciliter le développement du ferroviaire sur l'axe Lyon -Turin ».

D'autres mesures franco-italiennes s'inscrivent dans le cadre plus large de la coopération des Etats au sein de *la Convention alpine* et du *groupe de Zurich*. Plus spécifiquement, Dominique Perben rappelle l'importance du Protocole de la Convention alpine, ratifiée par la France en mai 2005, qui « devrait permettre aux pays d'adopter des mesures communes en faveur d'un développement durable des transports dans les Alpes ». Les prochains travaux devraient aboutir à des avancées sur deux points essentiels :

- la sécurité des franchissements
- la régulation du trafic routier dans l'arc alpin. Pour éviter que le trafic ne se déplace d'un point à un autre « il faut une coopération solidaire des pays. Nous devons définir, dès 2006, quelles mesures de régulation seraient les plus propices à aider au report des marchandises sur le rail ». Et, concrètement, comment mettre en œuvre ces mesures et selon quel calendrier ; comment discuter avec les transporteurs ?

La question des transports dans les massifs concernant aussi le franchissement des Pyrénées, il va de soi qu'elle intéresse largement l'Europe. « C'est pourquoi, Monsieur le vice-président Barrot, nous souhaitons que la commission européenne propose des

Le Protocole de la Convention alpine, ratifiée par la France en mai 2005, devrait permettre aux pays d'adopter des mesures communes en faveur d'un développement durable des transports dans les Alpes.

mesures adaptées à la régulation du trafic routier, et qu'elle mette en place des aides au soutien du transport combiné et des autoroutes ferroviaires, afin de favoriser un véritable saut qualitatif du fret ferroviaire ». Le soutien de l'Europe est indispensable, tant pour le financement des grands projets que pour aider les pays à se doter des moyens nécessaires à une véritable politique de report modal.

Jean-Jacques Queyranne rappelait que « de grands précurseurs avaient réalisé des ouvrages pour percer les Alpes au plus court, donc au plus haut. Aujourd'hui nous savons percer sur de grandes longueurs au plus près d'un profil de plaine. Grâce à ces prouesses techniques et scientifiques, les trains lourds de fret pourront franchir les obstacles naturels dans de bonnes conditions. Bien qu'il s'agisse de réaliser des ouvrages coûteux, nous sommes convaincus qu'ils sont indispensables pour les pays concernés et bien plus encore pour le marché européen, compris dans son sens le plus large ».

Il s'agit en effet, avec la contribution de la Suisse, « d'avoir une vision globale et cohérente du franchissement des Alpes afin de construire une Europe des grands travaux qui, porteuse d'une grande civilisation et de la première économie mondiale, saura imprimer sa marque dans l'histoire. Soit une Europe des valeurs inscrite dans une démarche de solidarité, de développement durable, de respect du patrimoine et de l'environnement, mais aussi du respect des populations qui l'habitent ».

Merci donc d'être ici « les acteurs d'un colloque dont l'ambition est de chercher à éclairer globalement l'ensemble des paramètres, de faire dialoguer les différents porteurs de projets de la chaîne alpine et de rechercher une analyse partagée des risques et des enjeux ». Et « comptez sur ma détermination pour être attentif à vos travaux, pour vous soutenir et pour vous accompagner dans cette œuvre majeure pour l'avenir ».

**ETATS DES LIEUX, ENJEUX
ET PRIORITES :**

les Alpes sont-elles malades des transports ?

■ INTRODUCTION

■ **Claude Haegi, Président de la Fondation Européenne pour le Développement des Régions (FEDRE), Suisse.**

■ **Marie-Line Meaux,**
- Secrétaire générale de la Mission des Alpes et des Pyrénées,
Direction des Affaires économiques et internationales,
Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
- Présidente du groupe Transports de la Convention alpine

« Il y a finalement bien peu de temps que les acteurs politiques expriment une vision globale de la question des transports, » explique en substance Claude Haegi. A Johannesburg, Chirac était au diapason en affirmant la prééminence de la problématique des changements climatiques dans les préoccupations planétaires actuelles. Concernant les transports dans l'arc alpin, il est probable que, à l'horizon 2020, les décisions prises auront intégré ces enjeux, sous réserve d'avoir répondu à quelques questions clefs.

Quelle politique de transport durable mettre en œuvre et comment réussir, de ce point de vue, la construction des nouvelles infrastructures ? Comment agir avec les sociétés franco-italiennes qui, aujourd'hui, sont loin d'avoir amorti leurs investissements dans les tunnels du Mt Blanc et du Fréjus ? A terme quelle sera la vocation de ces tunnels, dans une perspective de développement durable ?

La réussite des nouvelles infrastructures impose, comme l'a rappelé le ministre des transports, d'avoir une vision globale et solidaire. Autrement dit, de ne pas mettre en concurrence les différents axes et, au nom d'une politique environnementale internationale, d'avoir une politique d'harmonisation des tarifs. Pour cela, les collectivités publiques devraient, directement ou par concession, en assurer la gestion au nom de l'intérêt général. A défaut, si les promoteurs d'ouvrage se retrouvaient en situation de concurrence, ils pourraient être tentés, pour assurer la rentabilité de leurs investissements, d'appliquer une politique tarifaire attractive pour les flux les plus importants. Une attitude qui aurait des conséquences environnementales et économiques probablement catastrophiques pour l'ensemble du massif alpin.

In fine, il s'agit bien de réduire la circulation routière des poids lourds afin de répondre tant aux impératifs de sécurité et d'efficacité des transports qu'aux exigences de développement durable. Plusieurs pistes sont à développer conjointement : rendre plus performants les transports de marchandises par le rail (plus particulièrement en matière de management) ; poursuivre largement les avancées en matière de motorisation et de carburants moins polluants ; encourager les transporteurs à davantage utiliser les voies maritimes (comme ils ont commencé à le faire après l'accident du Fréjus), d'autant que les prestations offertes sont intéressantes.

En 2003, les Alpes ont absorbé plus de 120 millions de tonnes de marchandises. La croissance de ces données est-elle inéluctable ? Il est temps de s'interroger sur le bien-fondé des transports, à l'instar de l'illustration, pas si anecdotique que cela, des circuits de la tomate ou des yaourts, et nombre de personnes commencent à dire que finalement le

coût des transports est bon marché. C'est pourquoi la réflexion autour des nouveaux projets de tunnels ne peut plus faire l'économie du questionnement sur la *mobilité intelligente*. Il serait en effet totalement incohérent avec les objectifs de Rio et de Johannesburg de ne s'appuyer que sur les données statistiques des 15 dernières années pour soutenir ces projets. De grands distributeurs ont d'ailleurs commencé à réintroduire une réflexion sur la production de proximité. En aucun cas il ne s'agit de compromettre la liberté de circulation des hommes et des échanges, mais de mettre en œuvre une politique de transport conforme aux exigences planétaires nouvelles.

Il serait enfin faux de croire que tous les acteurs de ces problématiques ont conscience de la nécessité à inverser la tendance : une forte majorité imagine qu'il est encore possible de poursuivre dans la même direction. « Si nous minimisons cela aujourd'hui, nous ne ferons pas oeuvre utile. Pour preuve les nombreux écarts constatés entre les déclarations publiques et les réalisations concrètes qui, parfois, sont contraires aux engagements pris ». Les réticences pour cause de difficultés financières des pays sont également critiquables - à l'époque de la construction des cathédrales les pays n'étaient pas plus riches mais les décideurs avaient l'ambition de porter des projets signifiants pour les civilisations. Aussi, « si l'on ne comprend pas que les infrastructures dont on parle sont des projets structurants pour le long terme et à l'échelle de l'Europe, il sera impossible d'atteindre les objectifs énoncés à l'horizon 2020 » conclut Claude Haegi.

« Il se dégage un large consensus sur la question du trafic transalpin mais, au-delà, on notera que les positions et les intérêts demeurent parfois divergents », poursuit Marie-Line Meaux. D'où l'importance de clarifier ici les quatre enjeux pour les Alpes et l'Europe à l'horizon 2020.

1 - Maîtriser les trafics de marchandises, susciter un report modal significatif.

Depuis 20 ans, les trafics ont doublé dans l'arc alpin, avec des disparités significatives dans le temps et dans l'espace depuis 1994 : une forte augmentation à l'Est (Brenner) et au Sud (Vintimille) alors qu'on observe un ralentissement au Gothard, au Mt Blanc et au Fréjus ; dans tous les pays, sauf en Suisse, le mode routier est largement dominant. Les Alpes jouent donc un rôle important dans les échanges économiques européens, d'où l'importance du Brenner pour l'amélioration des échanges nord-sud, et du Lyon Budapest (et non le projet régional Lyon Turin comme on le désigne trop souvent pour les relations est-ouest par les Alpes du sud).

Comment améliorer l'attractivité du rail et traiter correctement la part des trafics qui résulte des flux d'échanges entre les pays du sud européen ? Comment éviter le double écueil de la stagnation des échanges et de la congestion des itinéraires ? Une question qui pose le problème de la *mobilité intelligente* sans pour autant appeler à la réduction des échanges entre les peuples et les pays.

2 - Réguler le trafic routier.

Quand les transports sont limités sur l'un des axes, il s'opère une surcharge sur les autres corridors, ainsi qu'on a pu le mesurer au moment de la mise en œuvre de formes de régulation par l'Autriche - avec l'ancien système des écopoints - ou la Suisse, avec par exemple la limitation de circulation aux plus de 28T ou la régulation des passages à vide.

Concernant la mise en œuvre du principe de solidarité, les pays sont-ils en capacité de fonder, sur tout l'arc alpin, une action globale et concertée pour éviter les effets de renvois ? Avec quelles perspectives crédibles d'alternative ferroviaire ou maritime ?

3 - Préserver un patrimoine environnemental exceptionnel pour les populations qui vivent et travaillent dans les Alpes, comme pour celles qui pratiquent des activités de loisirs et de culture. Or la préservation des Alpes, espace contraint et fragile, suppose en matière de transport une véritable politique du développement durable, visant aussi à respecter les engagements environnementaux de Kyoto et Johannesburg.

Comment respecter ces engagements dès lors que, au niveau des échanges franco-italiens par exemple, diffèrent l'approvisionnement en source d'énergie (fossile ou nucléaire) et la capacité à répondre par le ferroviaire ?

4 - Sécuriser les transports et les déplacements. Les axes de transport alpins sont caractérisés par de nombreux tunnels souvent anciens et de très grande longueur qui, en 6 ans, furent le théâtre de nombreuses perturbations : 6 accidents majeurs ou incidents sérieux dans les tunnels alpins routiers et ferroviaires et plusieurs dizaines de morts ; fermeture durable de certains passages avec, pour conséquences, de fortes contraintes d'exploitation. La fragilité des franchissements alpins n'assure donc pas la sécurité des gens ; elle est par ailleurs dommageable pour les Alpes et pénalisante pour l'Europe et le développement de son marché unique élargi.

Pour tenter de répondre à ces enjeux, la coopération et la solidarité entre les pays alpins s'avèrent indispensables. Elles sont aujourd'hui mises en œuvre à travers deux niveaux de coopération multilatérale, *la Convention alpine* (8 Etats représentés par les ministres de l'environnement), et *le groupe de Zurich* (5 Etats + la Slovénie en observateur, représentés par les ministres des transports), où l'Union européenne siège comme observateur. Dans les deux cas, la Suisse en fut un puissant vecteur. *La Convention alpine* s'est construite à la fin des années 80 autour de la défense de l'identité des Alpes et du cadre de vie de ses habitants (la loi fédérale sur les transports et la signature des accords entre la Suisse et l'UE datant de 1999) ; *le groupe de Zurich* est quant à lui né en 2001, du constat de l'insécurité des franchissements alpins et de la nécessité d'une politique de report modal pour les marchandises.

Fortement axés sur la problématique transport/environnement, les deux groupes demeurent complémentaires. La Convention alpine aborde plutôt les questions de coûts et de tarification des passages routiers, d'amélioration des corridors ferroviaires existants, de développement de la mobilité durable pour les déplacements des personnes dans l'espace alpin. Le groupe de Zurich se préoccupe quant à lui de la sécurité des tunnels alpins routiers et ferroviaires, de l'étude des mobilités alpines (marchandises), de la gestion et du transfert du trafic routier et, plus récemment, du contrôle des prescriptions sociales par les transporteurs routiers transalpin.

La coopération reste pourtant fragile et délicate car, en matière de transport, « les pays alpins n'ont pas tous les mêmes intérêts objectifs à faire les mêmes choses », à cause de leur position géographique (pays de transit comme l'Autriche et la Suisse ou pays traversés comme l'Italie), ou du degré d'intégration de leur chaîne logistique (ouverture plus ou moins large aux pratiques multimodales). « S'il est relativement aisé de s'accorder sur la nécessité du report modal, il est à l'évidence plus complexe d'agir

ensemble pour mettre en oeuvre des actions concrètes de régulation des flux routiers et de promotion d'une offre crédible d'alternative ferroviaire ou maritime ».

Perspectives. Pour atteindre les objectifs énoncés dans les 4 enjeux précédemment cités, il faut à l'évidence poursuivre les grandes liaisons ferroviaires initiées par la Suisse, la France, l'Italie et l'Autriche. Mais l'action ne peut toutefois se limiter aux seules infrastructures. Il convient aussi de savoir à quelles conditions placer la qualité du service au niveau de la qualité de l'infrastructure. La réponse est d'autant plus complexe qu'elle mobilise des stratégies d'entreprises, des projets industriels et, plus largement, une certaine vision de l'économie des pays alpins. Et, très concrètement, le développement du report modal aura par exemple des conséquences sur le développement des sociétés autoroutières.

D'ici à 2020, comment l'Europe va-t-elle réussir à concilier les volontés de régulation du trafic routier et le principe de libre circulation des hommes et des marchandises, ce principe ne pouvant en aucun cas servir de prétexte pour lutter contre la promotion des modes alternatifs ? Il est ainsi probable que s'agissant de l'eurovignette, le surpéage ne sera pas suffisant pour peser véritablement en zone sensible sur les trafics routiers et favoriser le report modal.

« Nous observons une amorce de concurrence entre les quatre grandes percées ferroviaires. Une situation qui nous conduit à souhaiter, comme les ministres du groupe de Zurich, que soient confrontées les perspectives de trafics sur chacun des projets, une manière de vérifier que l'un ou l'autre n'a pas, d'une certaine manière, pris pour lui-même une part du trafic que l'autre considérait être sur sa propre infrastructure ».

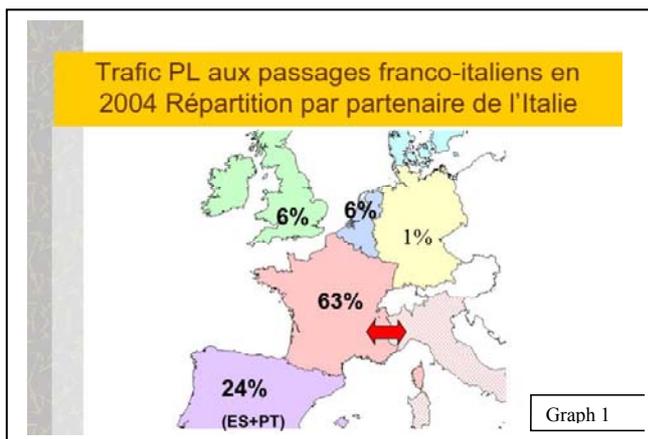
■ **QUATRE PRIORITES A TRAITER**

1 - **MAITRISER LA CROISSANCE DES TRAFICS DES MARCHANDISES**

■ **Jean-Claude Métayer, direction des Affaires économiques et internationales au ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. France**

En 2004 fut conduite une enquête sur les trafics aux franchissements routiers alpins et pyrénéens afin d'en mesurer l'évolution depuis 1999 et 1994 années des enquêtes antérieures. L'enquête repose sur 48 000 interviews réalisées aux différents passages français. Elle a été coordonnée par la Suisse, l'Autriche et la France et a associé l'Italie, l'Espagne et l'Allemagne. Les données complètes, y compris celles du fret ferroviaire, seront disponibles en 2006. JC Métayer présente les premiers résultats pour les transports alpins routiers français (Bâle, tunnels nord alpins français, Montgenèvre, Vintimille), analyse les évolutions passées et conclut par une prospective des trafics et des reports modaux.

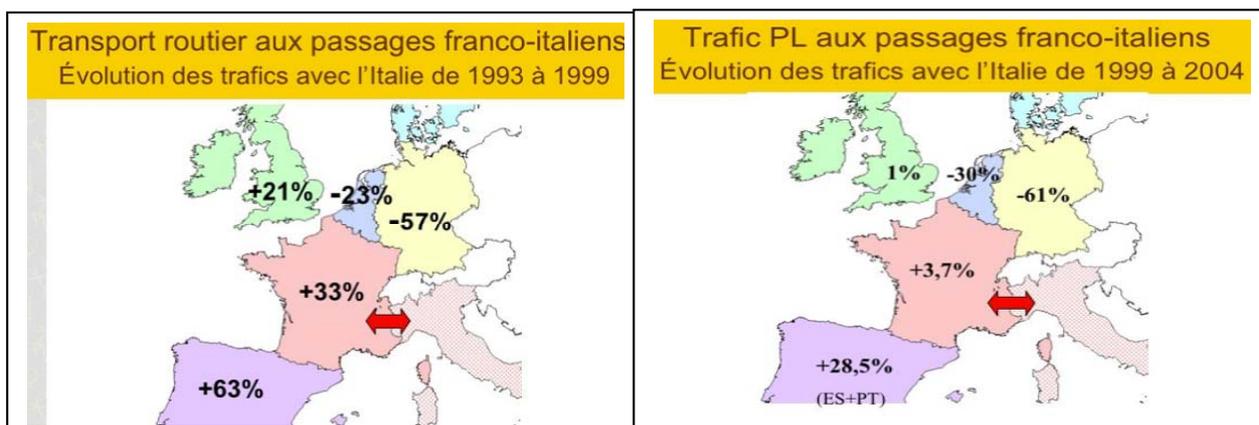
Etat des lieux. 2,850 millions de poids lourds ont franchi les passages franco-italiens en 2004, dont 1,1 million effectuant un transport en transit à travers la France. L'essentiel du trafic concerne les échanges entre l'Italie et la France ou la péninsule Ibérique (graph.



1). Sur ces passages, on observe (graph. 2 et 3) une baisse significative de la croissance des échanges entre l'Italie et les pays du Nord (Allemagne, Bénélux et Royaume-Uni) qui explique une stagnation des trafics (Graph 4) aux tunnels franco-italiens essentiellement due à l'entrée de l'Autriche dans l'UE en 1995 et à l'ouverture de la Suisse aux poids lourds de plus de 28t en 2001. A ces principaux facteurs, il faut ajouter les effets conjugués de la réunification allemande et de l'ouverture à l'Est, des mesures tarifaires françaises et des accidents dans les tunnels

du Mt Blanc et du Fréjus. Autant d'éléments qui contribuent fortement au report des trafics vers les passages suisses et autrichiens.

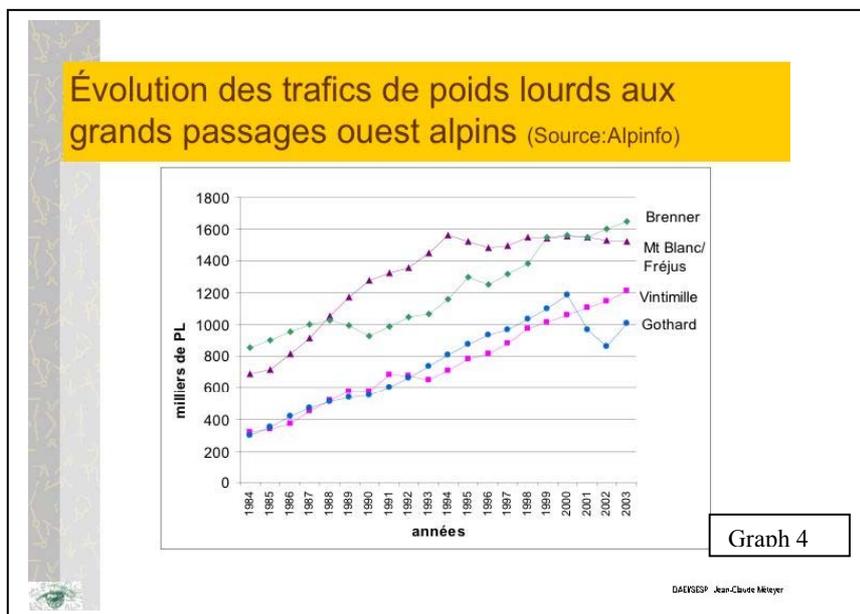
Inversement, diverses mesures - RPLP suisse, éco-points autrichiens, alternats et compte-gouttes ou interdictions de circulation de nuit – ont favorisé la réorientation des trafics



vers les passages franco-italiens. La poursuite de la croissance des trafics routiers à Vintimille résulte pour sa part du dynamisme des échanges de l'Italie avec le sud de la France et l'Espagne.

Les variations de trafic au tunnel du Gothard de 1999 à 2004 résultent de deux effets contraires : des reports de trafics suite à l'ouverture de la Suisse aux poids lourds de plus de 28 t et une augmentation du chargement moyen provoquée par cette même mesure.

Les évolutions des trafics aux différents passages alpins illustrent la forte réactivité des transports – leur volatilité – aux mesures de régulation (RPLP, tonnage autorisé ...) ou aux événements politiques (ouverture de l'Europe). Elles démontrent combien il est nécessaire de mettre en œuvre une répartition spatiale des trafics harmonisée au niveau des pays alpins et de l'Europe.



Et demain ? Les exercices de prospective économique laissent à penser qu'il y aura un ralentissement de la croissance économique et des transports internationaux terrestres, avec dans certains scénarios des délocalisations massives pour les produits de basses et moyennes technologies. D'importants investissements sont envisagés en faveur du report de trafic routier sur le fer ce qui répond à la

sensibilisation croissante des populations aux problématiques environnementales.

Concernant le report du trafic routier sur les autoroutes de la mer en Méditerranée, une étude franco-italienne, en cours de dépouillement, permet déjà de pointer trois résultats intéressants. Tout d'abord une grande sensibilité du report aux variations de coûts ainsi qu'à la longueur des lignes maritimes et au gain kilométrique par rapport à la route. Ensuite, l'importance du fret de retour et de l'organisation des transporteurs routiers pour que le transport non accompagné soit attractif.

Pour terminer, je citerai un investissement en cours de réalisation qui ne s'inscrit pas dans la géographie alpine mais qui favorisera néanmoins le report du trafic routier transalpin sur le fer. Il s'agit de **la liaison entre Perpignan et Figuras qui favorisera le développement du transport ferroviaire de marchandises entre l'Espagne et l'Europe**, aujourd'hui handicapé par un écartement des rails de la péninsule Ibérique différent de celui du réseau européen, d'où un nécessaire transbordement à la frontière franco-espagnole. L'impact de cette liaison devrait être particulièrement sensible lorsqu'elle aura été prolongée jusqu'aux ports de Barcelone et de Tarragone.

2 - PRESERVER LE PATRIMOINE ENVIRONNEMENTAL

■ **Ruggero Schleicher-Tappeser,** **Secrétaire Général de la Convention Alpine**

Ruggero Schleicher expose en quoi les réflexions conduites par la Convention alpine doivent être bien plus qu'un instrument défensif d'une politique environnementale : elles ont pour objet de permettre un développement durable de l'espace alpin qui, situé au cœur de l'Europe, constitue un paysage unique, attractif et symbolique, où vivent 13 millions d'habitants.

Depuis toujours, le transport est un des grands défis dans les Alpes :

l'accessibilité du territoire et de ses colonies est réduite ; le passage à travers les Alpes, essentiel pour l'économie européenne, est difficile ; les infrastructures sont chères. Depuis les années soixante, de nouvelles problématiques ont quelque peu complexifié les choses : la croissance des transports a des impacts de plus en plus négatifs sur l'environnement et, dans le même temps, l'accélération des moyens de transport réduit fortement les avantages économiques que les populations alpines peuvent en tirer.

L'impact des diverses pollutions est d'autant plus négatif qu'il rencontre des écosystèmes extrêmement fragiles dont dépend largement l'économie locale.

Le trafic routier a ainsi généré des problèmes environnementaux plus sérieux dans les Alpes qu'ailleurs. Dans les vallées alpines, où la circulation de l'air est réduite, plus particulièrement la nuit et en hiver, l'impact des émissions y est beaucoup plus fort que dans les plaines. Le paysage alpin est par ailleurs très sensible aux transformations du fait de la grande visibilité des infrastructures, du découpage particulier des vallées ou de la pénurie de terrain ; de plus, dans ce milieu encaissé, le bruit des camions contribue fortement à la pollution de vallées entières.

Comment répondre à ce défi ? « Ni les améliorations techniques des véhicules et des infrastructures ni le transfert modal de la route vers le rail n'auront un impact suffisant sur les effets néfastes des diverses pollutions. La maîtrise des problèmes ne sera possible qu'en influençant la demande de transport ». Alors qu'il paraît relativement aisé d'influencer les flux des marchandises dès lors que les entreprises réagissent aux instruments économiques et aux réglementations, l'évolution des comportements individuels est à l'évidence moins prévisible. « Il n'est plus aujourd'hui possible de poursuivre les traditionnelles politiques de transport. Elles doivent être conjointement menées avec celles de l'économie, du tourisme, de l'aménagement du territoire ou de l'agriculture : c'est le seul moyen de réduire la pression environnementale des transports ». Autrement dit, il s'agit de surmonter les divisions entre les politiques sectorielles, entre les pays voisins des Alpes et entre les populations alpines et non-alpines. « Ne pourrait-on pas essayer de faire des Alpes un laboratoire, dont les découvertes pourraient ensuite être utiles à toute l'Europe ? » se demande Ruggero Schleicher.

3 - SECURISER LES OUVRAGES ET LES SYSTEMES DE TRANSPORT TRANSALPINS

■ Helmut Adelsberger

Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie. Autriche

« Les Alpes font office de frontière au sein du continent européen. Elles séparent les climats, les cultures, les nations et les économies. C'était donc un challenge que de vouloir passer outre cette barrière naturelle. En Autriche, la première voie ferrée à traverser le massif alpin, date de 1854 (entre Vienne et Trieste), suivi du Brenner et du Gothard ; la voie Tauern et les 1ers tunnels de base comme le Simplon ont ouvert au début du 20^e siècle qui fut aussi caractérisé par le développement des tunnels routiers pour faire face à l'accroissement des échanges.

L'Autriche est un pays d'Europe centrale, situé entre l'Allemagne et l'Italie ; il s'étend le long des Alpes depuis le Lac de Constance jusqu'au Lac de Neusiedl et possède des frontières communes avec quatre des nouveaux pays membres de l'UE. A cause de la forme des Alpes, l'accès au pays comporte de nombreuses disparités contribuant à rendre le trafic atypique. Certaines régions sont de la sorte affectées par une accessibilité réduite, particulièrement les parties sud et sud-est. De l'autre côté, dans la vallée Tyrolean-Inn, la population est exposée aux conséquences du transport routier : les émissions de gaz d'échappement sont par exemple devenues une menace pour la santé publique.

« Au cours de ces trente dernières années, l'Autriche a tenté de maintenir les flux transitant par ses frontières à une limite acceptable et, de ce point de vue, attendait beaucoup de la signature du Protocole des transports, partie intégrante du traité d'accession à l'UE : expiré fin 2003, le Protocole s'est avéré moins efficace que prévu et, sans compensation adéquate, la fin du système des écopoints a accentué le report du train vers la route ». Dans ce contexte, l'Autriche a une position moins privilégiée que son

Les Travaux. - Dans le couloir de Brenner, axe prioritaire n°1 Berlin-Munich-Innsbruck-Vérone-Rome-Palermo, une nouvelle section ferroviaire à 4 voies, parallèle à la 2 voies existante, est en construction dans la basse vallée de l'Inn.

- Dans celui de Tauern (Salzburg-Villach-frontière slovène) :doublement des voies est en cours.

- Dans le couloir de Pyhrn, de la frontière tchèque à la frontière slovène via Linz et Graz, coût des travaux en cours : 950 millions d'euros.

- Sur la section autrichienne du couloir Baltique-Adriatique, appelé « Pontebbana », le financement et la réalisation de 2 projets majeurs sont finalisés : le tunnel de base Semmering entre Vienne et Graz à l'horizon 2010-2016 ; section de Koralm entre Graz et Klagenfurt le réaligement de l'axe ferroviaire existant sera ouvert en 2016.

voisin helvétique pour mettre en œuvre sa politique de transport. Elle est en effet soumise à la législation européenne qui prévoit, à quelques menues exceptions près, de n'inclure dans les péages que les coûts d'infrastructure. Une attitude qui favorise le transport routier dès lors que la réglementation n'autorise pas comme en Suisse, d'internaliser les coûts externes ou de participer au financement des futurs tunnels ferroviaires.

« Le système des écopoints avait comme avantage d'être en cohérence avec les orientations de la politique de transport autrichienne axée sur la durabilité des transports. Le péage autoroutier en vigueur depuis début 2004, représente à nouveau un

petit pas en avant dans la prise en compte d'une meilleure couverture des coûts réels du transport routier ».

Malgré ces restrictions, l'Autriche développe une stratégie claire d'investissement dans les infrastructures, non seulement en traitant les demandes dues à la croissance du trafic, mais en tenant compte d'autres critères comme les retombées locales d'une accessibilité accrue. C'est pourquoi 2/3 des investissements prévus au Plan Général du transport concernent le rail et l'aménagement des principaux couloirs de transport. A l'exclusion de l'axe majeur Salzburg-Linz - Vienne - Bratislava/Budapest, tous les autres couloirs traversent les Alpes : Brenner, Tauern, Pyhrn et Pontebbana.

En Autriche, la nature du trafic diffère fortement selon les couloirs. Sur le Brenner, la croissance routière est constante alors que le transport ferroviaire stagne. Dans le couloir de Tauern, on observe une croissance très modérée du routier et du ferroviaire ; le trafic routier augmente fortement dans le couloir de Pyhrn depuis 2002, tandis que le couloir routier Baltique-Adriatique semble en perte de vitesse au profit d'autres axes comme la Hongrie (avec un trafic ferroviaire stable).

Le couloir de Brenner est le passage naturel Nord-Sud traditionnel des Alpes orientales. La construction du tunnel de base du Brenner fut identifiée comme une priorité européenne dès 1994, lors de la fixation de la liste des priorités par le Conseil Européen à Essen, devenue l'annexe III de « TEN Guidelines »(décision n° 1692/96-EC). Le manque d'interopérabilité entre l'Autriche et l'Italie, additionné aux effets des politiques de transport non harmonisées, explique pour l'essentiel que la part du transport fret ferroviaire atteint à peine 30% au Brenner contre plus de 60 % sur l'axe du Gothard. Les différents travaux à réaliser sur l'axe Brenner font par ailleurs l'objet d'une convention trilatérale germano/austro/italienne : signée en 2002, elle est réajustée tous les ans et comporte plusieurs niveaux :

- 1 - tous les projets (dont la section à 4 voies dans la vallée de l'Inn), avec ou sans la construction du tunnel
- 2 - les travaux du tunnel de base lui-même (le cœur du projet)
- 3 - les travaux de continuité des 4 voies ferroviaires entre Munich et Vérone.

Concernant la réalisation du tunnel de base au Brenner, le budget s'élève à 5 milliards (sur 56 km) : 20% sont espérés de l'Europe, le solde étant à la charge de l'Italie et de l'Autriche. A défaut d'une décision positive de la Commission européenne, et d'une décision cohérente et harmonisée sur les niveaux de péage (internalisation généralisée des coûts externes notamment) les objectifs de transport durable pourraient être limités au Brenner en particulier comme sur l'ensemble du réseau alpin.

4 - REGULER LE TRAFIC ROUTIER PAR UNE COOPERATION RENFORCEE

■ **Willy Burgunder** **Office fédéral des Transports. Suisse**

Dans son propos, Willy Burgunder exprime d'une part les difficultés que la route est susceptible de causer à la conversion au transport ferroviaire et, d'autre part, les efforts actuellement déployés pour que cette même route remplisse son rôle d'élément de l'ensemble. En limitant son intervention aux « coûts avantageux », il met l'accent sur les facteurs qui transformeront le transport des marchandises par rail en véritable défi politique bénéfique à tous les partenaires.

« Aucune des idées politiques exprimées en matière de transit des marchandises par les cols ou les tunnels alpins ne peut ignorer le conflit manifeste opposant les intérêts économiques et la protection des Alpes. Si un bon accès aux marchés situés de part et d'autre de l'Arc alpin est essentiel pour l'économie, le désir et la volonté de protéger durablement cette zone sensible imposent des limites. De ce point de vue, il est logique et juste qu'en matière de transit, la politique s'emploie avant tout à assurer les transports nécessaires en respectant les impératifs écologiques ».

En 2003, le rail a transporté quelque 38 millions de tonnes de marchandises, soit 37%, par les passages alpins situés entre le Mont-Cenis et le Brenner, contre environ 65 millions de tonnes ou 63% pour la route.

L'industrie des transports. « Les défenseurs du transfert modal se demandent souvent pourquoi les idées les mieux conçues pour accroître l'attrait du chemin de fer ne se déploient que partiellement. A mon avis, l'une des raisons réside dans le fait que l'on néglige fortement, voire complètement, un des acteurs clés du transport des marchandises, l'industrie de ce secteur. On connaît bien les chiffres et les pourcentages, mais derrière les deux termes de « rail » et de « route » se cachent les partenaires clés que sont les compagnies ferroviaires et les entreprises de transport routier : ce n'est pas la route qui achemine les marchandises, mais les camionneurs. Vu sous cet angle, il est indispensable de tenir compte du comportement des entreprises de transport pour agir efficacement sur la répartition modale du trafic marchandises.

Les quelque 65 millions de tonnes de marchandises transportées par route impliquent environ 4,5 millions de trajets. A lui seul, un transfert de 10% réduirait ceux-ci d'environ 500'000. Comme la politique de transfert vise avant tout les transports de longue distance, ladite diminution mettrait quasiment au chômage plusieurs milliers de camions et de conducteurs de poids lourds. A terme, elle se traduirait probablement par une restructuration du secteur. Si l'objectif suisse (entériné par la loi) de transférer presque 50% du trafic sur le rail était érigé en standard européen, c'est par dizaines de milliers que se chiffrerait la surcapacité des poids lourds et des conducteurs : il s'en suivrait une lutte pour la survie de l'ensemble des acteurs de la branche. Les camionneurs en viendraient à faire des offres à peine rentables ou, par désespoir, nettement inférieures à ce seuil.

« Ce serait alors le début d'un cercle vicieux : plus les circonstances obligerait les entreprises de transport à pratiquer la sous-enchère, moins elles permettraient au rail de rester compétitif face à la route. Ainsi, le recours à des mesures d'économie de marché ne donne pas suffisamment de prise au transfert et incite à envisager des mesures plus dirigistes, qui auraient toutefois de sévères conséquences ».

« Il ne se trouvera guère de politicien qui ne soit pas favorable à une politique durable des transports, du moins quant à ses principes. Il en va différemment dès qu'il s'agit de la mettre en œuvre ».

Premièrement, chacun pense d'abord aux transports de longue distance et non pas au trafic régional. Il est possible d'agir sur les heures de circulation (par exemple au moyen d'interdictions temporaires), sur les coûts (par le biais de taxes) ou sur les quantités (en les contingentant) : autant de facteurs que les transporteurs tentent de « monétariser ». Or un camionneur comptera différemment les coûts d'un passage transalpin s'il va de Rotterdam à Naples ou s'il traverse quotidiennement plusieurs fois les Alpes, d'où une discrimination de fait entre les transporteurs indigènes et locaux et leurs concurrents internationaux. Ainsi, le résultat économique ne correspond absolument pas à l'objectif politique. De plus, dans un même pays, la réaction première vise à protéger ses propres camionneurs, ce qui entraîne une discrimination de droit des étrangers. Le problème est donc politiquement délicat.

Se refiler la patate chaude : un mauvais conseil en politique.

« **La seconde difficulté** du politicien surgit lorsque la lutte pour la survie évoquée précédemment force un transporteur de son arrondissement électoral ou de sa zone d'influence à jeter l'éponge. Bien que cet abandon s'inscrive dans la logique de la restructuration et du transfert, l' élu mettra tout en œuvre pour sauver l'entreprise et les emplois par des mesures de soutien. Contradiction insoluble ! » Pratiquement, l'exigence politique qui découle de ces observations « conduirait à opérer le transfert de telle manière qu'il ne touche que la concurrence étrangère et non pas les entreprises du pays (que dire alors du principe de solidarité...). Cette attitude donnerait naissance à une multitude d'idées et de mesures qui irait à l'encontre du but recherché. D'où une nécessaire coordination au sein de l'Arc alpin.

La coordination et l'harmonisation ne signifient pas l'uniformisation

Pour améliorer les transports à travers les Alpes, l'un des objectifs vise à transférer le transit des marchandises de la route sur le rail, l'autre à améliorer le niveau de sécurité du trafic routier lourd. Aucun objet ne tend à reporter le trafic d'un axe sur l'autre, et le travail du groupe « Gestion et transfert du trafic » mis en place dans le cadre de l'organisation « Suivi de Zurich » s'inspire totalement de ce principe. Les conditions politiques, topographiques et celles liées à l'infrastructure varient tellement que toute disposition unificatrice serait vouée à l'échec. L'objectif est au contraire de constater les dépendances et les flexibilités réciproques des différents axes de transit et d'en tirer des conclusions sur l'accueil réservé aux mesures prévues. Deux exemples illustrent combien la concertation est nécessaire.

- 1- si le trafic lourd est contrôlé beaucoup plus rigoureusement sur un axe que sur d'autres, les véhicules « critiques » emprunteront les seconds qui alors présenteront un risque potentiel bien plus élevé.
- 2- si un régime nettement plus sévère est introduit pour les transports de matières dangereuses sur un passage alpin en soi sûr, une partie de ce trafic se rabattra sur des itinéraires que leur seule topographie rend plus difficiles, plus raides et plus périlleux.

En résumé. « Une collaboration transfrontalière sur les mesures à prendre en matière de transports des marchandises par route permettrait d'une part de renforcer la sécurité, d'autre part de limiter le report du trafic sur d'autres axes routiers de transit. Quant au transfert proprement dit sur le rail, il exige, en plus d'améliorations ferroviaires, un examen approfondi des structures et des modes de comportement de l'industrie des transports. Cette démarche est nécessaire pour que le politicien réussisse, à moyen terme, à concilier les objectifs écologiques généraux du transfert et les problèmes locaux ou nationaux que ce dernier cause à l'industrie des transports. S'il n'y parvient pas, on risque de voir une bonne partie du potentiel de transfert vers le rail être annihilée par les luttes que mènent les entreprises de transport pour survivre ».

■ COMMENTAIRES ET DEBAT

La signature du *Protocole transport* est un acte fort d'orientation, rappelle Ruggero Schleicher, dès lors qu'il acte que *les Etats s'abstiennent de construire de nouvelles routes à grand débit à travers les Alpes* ». Un énoncé qui suscite débat : faudra-t-il oui ou non doubler les tunnels du Gothard et du Fréjus ? Comment adapter le très ancien tunnel de Tende aux conditions modernes de déplacement et assurer la sécurité des transports ? Sous-jacent au débat sur la capacité des infrastructures se pose évidemment la question de la sécurité.

« S'il se dégage des interventions un réel consensus sur la nécessité du transfert de la route au rail, il est à l'évidence plus difficile de passer à la pratique ». Tous les pays s'accordent sur la nécessité du report modal par exemple, mais concrètement, il est difficile de répondre à certaines questions : où doit se faire la régulation du trafic ? Comment la mettre en œuvre pour éviter les transferts d'un corridor à l'autre ? Doit-on avoir une position commune sur l'ouverture ou la fermeture des tunnels pendant la nuit ? etc.

« L'extension de mesures de régulation à l'ensemble des pays impose avant tout d'avoir étudié les retombées locales d'une telle décision » (voire de mettre en place des zones de dérogation). Elle exige surtout qu'au préalable une alternative soit étudiée. Ainsi, à un point donné des couloirs de circulation, si on limite dès aujourd'hui le trafic routier (dans la perspective de 2020), quelle alternative proposer : réduire la quantité de circulation ou modifier les circuits économiques (comme celui de la tomate) ? Dans tous les cas il faut du temps. L'autoroute ferroviaire expérimentale est de ce point de vue un bon exemple, puisque l'alternative à la fermeture du tunnel de Fréjus a naturellement été, pour une part, le transfert sur l'autoroute ferroviaire.

« Nous sommes tous d'accord, les Alpes sont malades des transports », poursuit Claude Haegi. Mais pour mettre en place des mesures concrètes, restons humbles face à la complexité du problème posé. Il est intéressant d'émettre le vœu d'une *vision solidaire des Alpes* ! Or la solidarité se limite souvent à la défense des intérêts personnels ... « Soyons clairs et biffons le terme solidarité de nos propos. Par contre il est essentiel de réfléchir en ce sens car nous sommes condamnés à vivre en bonne intelligence ».

■ **Question écrite. Association pour le respect du site du Mt Blanc. N'y a-t-il pas pléthore de projets alpins si nous arrivons à changer nos habitudes de transport ? En matière de transport, les différents acteurs sont-ils en situation de concurrence ou de partenariat ?**

« En défendant les projets alpins, nous défendons les mêmes valeurs que vous, répond Claude Haegi. Attention à ne pas se tirer une balle dans le pied ». Il n'y a pas pléthore de projets dès lors que, dans le même temps, sont prises les mesures qui favorisent le développement durable dans toutes ses composantes. « Attention aussi de ne pas avoir une vue trop statique des choses », poursuit Ruggero Schleicher. Les projets actuels ne produiront leurs effets visibles que dans 10 ou 15 ans. En attendant, le fret va continuer de croître, avec un faible report route/rail. Se pose aussi la question de la vitesse d'adaptation des différents secteurs : l'industrie des logistiques de transport s'adapte plus rapidement sur la route que sur le rail, à cause de la nature du matériel, de la

capacité d'innovation plus lente, de la lourdeur des administrations et des difficultés de coopération inter frontalière. « Je pense que tout ne pourra pas s'organiser par voie réglementaire. Il faut poursuivre les initiatives de libéralisation du marché du rail, et développer des structures plus dynamiques, plus flexibles et plus souples ».

Concurrence ou partenariat ? Cela dépend des situations. « Au regard des problématiques environnementales, les entreprises peuvent être partenaires », conclut Ruggero Schleicher. En la matière, l'ingénieur a appris à travailler avec *l'écologiste*, il lui faut aujourd'hui travailler avec *l'économe*. Quel prix la société est-elle disposée à payer pour sauvegarder son environnement ? A défaut de répondre à cette question, on risque de rester dans l'illusion.

■ **Pierre-Bernard Reymond. Maire de Gap.** *Que pensez-vous du projet de tunnel de Montgenèvre et des difficultés de passage au col ? Pourquoi continuer à développer des autoroutes en Rhône-Alpes (qui est en état de gabegie autoroutière) et, au nom de l'avenir de la planète, interdire aux Alpes du Sud de relier Gap à Grenoble ? Dommage que les représentants des entreprises de transports routiers ne soient pas à la tribune.*

« La commission intergouvernementale des Alpes du Sud a pour mission d'étudier à la fois les prévisions de trafic marchandises à Montgenèvre, Vintimille et Tende, et d'expertiser les projets d'aménagements des diverses collectivités locales », rappelle Marie-Line Meaux. L'idée étant de confronter les attentes des politiques locales ou régionales et celles de la politique globale des transports de l'Etat, en examinant les points de friction possibles. Pour ce qui est de la proposition de la région PACA d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre, **les études de prévisions de trafic ont montré un volume possible trop faible pour justifier un tel percement**, et de plus la priorité des deux pays va, pour les marchandises, au projet Lyon-Turin. On ne peut pas avoir deux axes concurrents, quels que soient les volumes, d'autant que, « les Etats sont liés par traité pour soutenir la réalisation de cet ouvrage, ils ne peuvent donc soutenir un projet d'une autre nature qui consisterait à transférer une partie du trafic pour le dédier à l'ouverture d'un tunnel entre deux régions ». Concernant le flux des voyageurs, la commission a demandé des études complémentaires en estimant « qu'il y a peut-être eu une insuffisante prise en compte des flux touristiques », compte tenu de la forte attractivité des Alpes et de l'engorgement des vallées.

« Cet exemple est la parfaite illustration des clivages qui peuvent naître entre l'échelon européen et l'échelon local », poursuit Ruggero Schleicher. Si le développement des axes routiers a favorisé le désenclavement des régions périphériques des Alpes, il se peut que l'impact des infrastructures du rail à grande vitesse sur les transports longue distance soit moindre en matière de développement local. « Nous devons donc avoir un langage clair dès lors que la logique de transport européen n'est pas la même que celle du développement local. Consciente des risques de clivage entre les deux approches, la Convention alpine s'est d'ailleurs saisie de ce problème ».

Quant à la liaison Grenoble-Sisteron, la ratification par la France du Protocole transports de la Convention alpine fut assortie d'une déclaration interprétative « pour préserver la capacité de conduire à leur terme un certain nombre de projets importants, y compris du point de vue de la sécurité », reprend Marie-Line Meaux. La liaison Grenoble Sisteron figure explicitement dans cette déclaration. Pour conclure, « j'ajouterai qu'une région ne peut pas vouloir développer des projets autoroutiers au motif qu'elle devrait

rattraper son taux de couverture autoroutière ». Dans tous les cas, l'Etat doit veiller à avoir une vision équilibrée des transports.

■ **B. Leclair, conseiller régional.**

Trois observations.

1 - Ainsi que l'a souligné Claude Haegi ce matin, les décisions prises peuvent être en contradiction avec les objectifs affichés. Un exemple. Ne serait-il pas temps de dire que le projet de contournement autoroutier de Chambéry (à l'étude en ce moment au niveau ministériel) est, non seulement inutile, mais nuisible puisqu'il débouchera automatiquement sur une insuffisance de capacité du tunnel du Fréjus, et donc à son doublement routier ?

2 - Qu'attendons nous pour harmoniser les tarifications alpines et les coûts du transport en Europe ? A quand la RPLP européenne, mesure plus efficace que les réglementations et mesure utile pour financer les infrastructures ?

3 - Quand on observe des blocages locaux, il est toujours possible de passer à l'intérêt collectif supérieur, soit à celui de l'Europe : un référendum européen sur les transports me paraît donc fort utile.

■ **Antoine Fatiga. CGT Transport.**

1- Si l'on injectait immédiatement une partie des coûts externes (pour ainsi faire payer au transport routier son véritable coût) il serait sans doute possible de limiter les transports inutiles.

2- En mars 2005, le gouvernement français a appliqué « un peu plus largement que les intentions de l'Europe », une directive autorisant les chauffeurs à travailler 60heures/semaine, transformant ainsi les camions en véritables bombes roulantes ; est-ce une bonne manière de développer la sécurité ? Est-ce aussi un bon moyen pour réguler les modes de transports ?

3- Il aurait été intéressant que l'on nous présente aujourd'hui les contraintes imposées par l'Etat à la SNCF (en matière de transport de marchandises), une situation qui a conduit à perdre des parts de marché.

4- Je trouve enfin que les propos du ministre n'ont pas été rassurants à propos du Lyon Turin. On se refile la patate chaude ...

... Des éclaircissements seront donnés au cours de l'après-midi et, pour la question sur les conséquences du doublement de la VRU de Chambéry, difficile de répondre en l'absence des représentants de la ville Willy Burgunder précise toutefois que « la mise en œuvre d'une RPLP européenne ne peut à elle seule accompagner le transfert de la route sur le rail ».

QUELLE POLITIQUE DES TRANSPORTS ?

**2020 : quatre nouvelles percées ferroviaires et
quoi d'autre ? Comment réussir rapidement le transfert
modal et développer le trafic combiné rail/route ?**

■ LES POLITIQUES NATIONALES DE TRANSFERT MODAL

1 - LA FRANCE ET LE TRANSFERT MODAL

■ **Patrice Raulin, directeur général des Affaires de la Mer et des Transports (France)**

Patrice Raulin exprime ici le point de vue de l'Etat français soucieux d'accompagner le transfert modal, lequel est avant tout mis en œuvre par les armateurs, les affréteurs, les transporteurs et les différents opérateurs.

Le CIADT du 18 décembre 2003 traduit une forte volonté de l'Etat en la matière puisqu'il énonce « une orientation de la politique des transports s'inscrivant dans une

Pour assurer la réalisation des 35 projets, dont les ¾ en mode alternatif – liaisons ferroviaires à grande vitesse, liaisons fret et liaisons mixtes comme le Lyon Turin - l'Etat s'est engagé à hauteur de 7,5 milliards d'euros. Les 4 milliards résultant de la privatisation des sociétés d'autoroutes devraient être affectés à ces financements. En 2005, le *budget dépensé* de l'AFIT devrait s'élever à 650 millions d'euros (le double en 2006).

politique de développement durable affichant l'objectif de report modal ». En 15 ans, de 1989 à 2004, le fret a augmenté de 40%, avec une baisse de près de 15% du trafic ferroviaire, une stabilité du fret maritime et une très forte augmentation du trafic routier. L'Etat a décidé de mettre en œuvre un programme d'amélioration ou de création d'infrastructures (35 projets) et d'instaurer un système qui assure à l'Etat et aux collectivités territoriales le financement des dits projets (création de l'AFIT – Agence Financière d'Infrastructures de Transports).

Deux orientations sous-tendent cette politique : faire en sorte que les modes de transports historiques alternatifs à la route puissent reconquérir des parts de marché ; orienter ce développement pour qu'il soit au moins égal à la croissance générale des marchandises.

Pour le fret ferroviaire, « l'Etat injecte 800 millions d'euros en recapitalisation de la SNCF ». Aujourd'hui, le plan fret se traduit par une réorganisation et une restructuration de l'outil industriel ainsi que par la redéfinition d'une politique commerciale en vue de l'équilibre financier. Alors que ce plan se traduit conjoncturellement par une baisse de l'activité entre 2004 et 2006, il devrait mettre la SNCF en situation de conquérir des parts de marché et aussi de se mettre en situation d'affronter la concurrence prévue pour fin mars 2006. En accompagnant ainsi la restructuration de l'entreprise, « l'objectif de l'Etat est de faire en sorte que la SNCF soit l'un des tout premiers opérateurs européens de fret ferroviaire ».

Le fluvial représente en France seulement 3% des parts du marché (du fait notamment de ce que le réseau fluvial ne dessert pas tout le territoire comme les routes et le rail) mais il est en nette augmentation depuis 4 ou 5 ans (avec un taux de croissance annuel supérieur à 2 chiffres).

Concernant le soutien au transport combiné, hors autoroute ferroviaire, la loi de finance 2006 a prévu d'augmenter de 50% les aides directes afin notamment de traiter les spécificités de l'articulation maritime/combiné/ferroviaire et du combiné/fluvial. « L'Etat est en effet convaincu de l'importance de ce mode alternatif », plus particulièrement sur les corridors Est/Ouest, en partance du Havre, et Nord/sud en partance de Marseille.

L'expérimentation de l'autoroute ferroviaire des Alpes se poursuit au rythme de 4 aller-retour par jour et 20 aller-retour quotidiens dès que les travaux de mise au gabarit seront terminés (en 2008). Actuellement, les gouvernements italiens et français respectent leurs engagements financiers dès lors que les conditions d'exploitation (gabarit et travaux) rendent la rentabilité de ce service expérimental impossible. D'autres projets longue distance de plaine sont à l'étude, plus particulièrement sur l'axe Perpignan/Luxembourg qui devrait ouvrir en 2007.

La loi de finance 2006 a prévu d'augmenter de 50% les aides directes au transport combiné, hors autoroute ferroviaire, afin de traiter les spécificités de l'articulation maritime/combiné/ferroviaire et du combiné/fluvial.

« Le rôle de l'Etat est de faire en sorte que l'infrastructure ferroviaire autorise la circulation de ce type de transport, il appartient ensuite aux opérateurs de trouver l'équilibre économique en acquérant suffisamment de parts de marché. Pour cela, il faut que la qualité et la fiabilité du service soient au moins identiques à celles du transport routier. Plus largement, nous poursuivons nos travaux avec l'association *route roulante 2006*, une émanation des transporteurs routiers et des opérateurs ferroviaires, pour que, au-delà de la première autoroute de plaine, se développent des projets notamment sur le corridor atlantique franco-espagnol.

En matière de transport maritime, qui à l'échelon international concerne 40% des échanges, la France et l'Italie encouragent une initiative privée d'armateurs. « Nous avons décidé de leur accorder une aide au démarrage considérant qu'il faut laisser à la clientèle le temps de se fidéliser ». Deux projets d'autoroute de la mer sont à l'étude (Espagne / façade atlantique française et France / Italie). L'appel d'offre pour le projet atlantique sera lancé en 2006, en vue d'un démarrage en 2008, avec des fonds conjoints de l'Europe et des Etats. « Un axe maritime qui devrait rapidement permettre de dégager le corridor atlantique autoroutier ».

Pour réussir le transfert modal, l'Etat investit donc à la fois le champ des infrastructures, le champ de la mobilisation des opérateurs nationaux historiques et des gestionnaires des structures, tout en accompagnant la mise en œuvre de modes alternatifs plus complexes, conclut Patrice Raulin. Dans tous les cas, il ne conduit pas une politique antagoniste à celle des transporteurs ». En effet, les grands opérateurs s'inscriront à l'échelle européenne dans ces optiques multimodales dès lors qu'ils pourront « utiliser les bonnes articulations entre les différents modes pour obtenir le meilleur service au moindre coût ». Chaque mode doit être encouragé dans son champ de pertinence économique.

2 - LA POLITIQUE DE TRANSFERT SUISSE

■ Kurt Moll, chef de la section Transports et Marchandises de l'Office fédéral des Transports, Suisse.

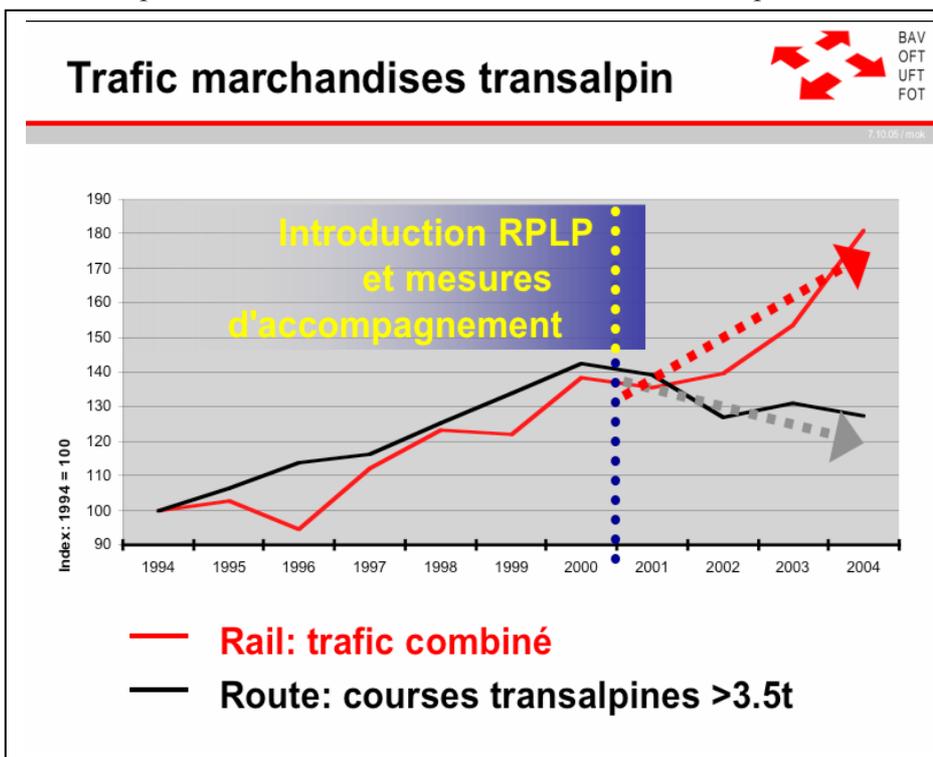
Le transfert du trafic marchandises transalpin de la route au rail est un des objectifs centraux de la politique des transports suisse. Depuis 1994, le mandat du transfert est d'ailleurs inscrit dans la Constitution : « la zone alpine doit être protégée des influences négatives du trafic de transit ». La Constitution établit également que le trafic transalpin des marchandises doit passer par le rail d'une frontière à l'autre. L'objectif est clairement défini par la loi: au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Loetschberg, soit en 2009, le nombre maximal de courses de poids lourds à travers les Alpes ne devra pas dépasser les 650 000/an.

Instrumentes et mesures de la politique de transfert suisse

La politique de transfert suisse prend appui sur trois instruments principaux: la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) ; la modernisation de l'infrastructure ferroviaire (notamment NLFA) avec l'ouverture de 2 tunnels de base (Loetschberg et Gothard en 2007 et 2017) et l'amélioration des raccordements au Nord et au Sud ; la libéralisation du marché du trafic marchandises par rail dans le cadre de la réforme des chemins de fer. « L'accroissement de la concurrence nous semble en effet être la seule manière d'utiliser tout le potentiel des anciennes lignes de chemin de fer et d'inciter les entreprises ferroviaires à s'installer dans cette niche ». En complément de ces instruments, un train de mesures d'accompagnement routières et ferroviaires est mis en œuvre : accroissement du contrôle du trafic routier, abaissement du prix du sillon pour tout le trafic marchandises ferroviaire, subvention à la construction de voies de raccordement et de terminaux, commande par l'Etat de trains en trafic combiné, etc. Au total, la Suisse consacre environ 250 millions d'euros par an à ces mesures d'accompagnement.

Etat d'avancement du processus de transfert et perspectives

Le nombre de véhicules marchandises lourds qui traversent les Alpes suisses a diminué de plus de 10% entre 2000 et fin 2004. Si l'on extrapole les résultats du premier semestre de



l'année 2005, on peut s'attendre à 1.2 million de courses transalpines à la fin de 2005, donc près de 15% de moins que l'année de référence (2000).

Dans la même période, le rail a nettement accru ses performances dans le secteur transalpin. Le trafic combiné notamment peut s'enorgueillir de taux de croissance élevés depuis des années et, grâce à lui le rail reprend des parts de marché à la route : il écoule actuellement 67% de l'ensemble du trafic marchandises transalpin.

Malgré ces succès et un processus de transfert en bonne voie, l'objectif de 650'000 poids lourds par an ne pourra pas être atteint sans mesures complémentaires en 2009. Un projet de loi pour accélérer le transfert du trafic marchandises doit être soumis à la discussion prochainement. La Suisse ne pourra pas seule assumer cette politique ; elle espère que ses partenaires européens poursuivront leurs efforts en accélérant les programmes d'encouragement au rail, en acceptant l'introduction de péages, en contrôlant les prescriptions en matière de sécurité routière... « Le rail et la route doivent travailler ensemble et aussi pouvoir lutter à armes égales, ce n'est pas encore le cas, conclut Kurt Moll ».

■ LES APPLICATIONS EN MATIERE DE TRANSFERT MODAL

1 - LE PLAN AUTRICHIEN DU TRANSPORT COMBINE RAIL-ROUTE

■ **Gustav Poschalko, membre du directoire de la Rail Cargo Austria (Autriche)**

Il y a encore quelques décennies, l'Autriche profitait avantageusement du trafic transalpin qui, en grande partie, se faisait par rail (entrée de devises, milliers d'emplois...) ; les conditions du marché ont changé (croissance économique, partage du travail et l'élargissement de l'UE) d'où une accélération de la croissance du trafic routier au détriment du rail et de ses conséquences néfastes (pollutions environnementales et diminution des recettes malgré les taxes aux péages). Pour tenter de résoudre ces problèmes, l'Autriche a mis en œuvre des projets gigantesques d'infrastructures. « Le pays se donnera-t-il les moyens d'orienter le marché pour qu'il utilise ces nouvelles capacités de transport », se demande Gustav Poschalko ? L'optimisme est de mise puisque, ces dernières années, le volume du fret ferroviaire a augmenté de 50% à Rail Cargo Austria.

Caractéristiques des échanges autrichiens. Au centre du trafic transalpin occidental et oriental, l'Autriche subit l'augmentation du volume des échanges à cause notamment de l'évolution des habitudes de consommation des pays entrants. Le marché occidental, passant par la France, la Suisse et le Brenner, repose sur une économie moderne et un commerce dense sur l'axe Benelux / Scandinavie / Allemagne / Italie alors que le trafic oriental est dominé par le transit Europe du Nord et de l'Ouest / Balkans et Europe du Nord / Italie. Par ailleurs, le pays observe une forte augmentation des échanges en provenance de l'Ukraine, de la Turquie et des anciens pays de la CEI. Enfin, il est utile de préciser que « le faible coût de la main d'œuvre des pays de l'Est exerce une forte pression sur le coût des transports routiers alors que la pression du temps est bien moins forte que dans les pays occidentaux ».

Au Brenner, une part importante de contournement qui, normalement, devrait passer par la Suisse si les mesures n'y étaient pas aussi limitatives. Concernant le trafic courte distance (très développé du fait de l'intensité des échanges économiques entre la Bavière et l'Italie du Nord), l'essentiel est réalisé par la route, alors que plus de la moitié du trafic longue distance utilise le rail. « A l'avenir, après la réalisation des travaux dans les tunnels suisses, il est probable que nous assisterons à un report important du transport par rail longue distance vers ces tunnels, d'où un contexte de concurrence accrue ». Sur la

Après la réalisation des travaux dans les tunnels suisses, il est probable que nous assisterons à un report important du transport par rail longue distance vers ces tunnels, d'où un contexte de concurrence accrue.

route, de nombreux experts prévoient une saturation rapide de l'axe du Brenner (dont la capacité ne pourra pas être augmentée à cause de la topographie des lieux). « Des solutions doivent donc être mise en œuvre avant même la réalisation du tunnel de base pour ne pas entraver le commerce avec l'Italie et encourager le transfert modal : augmentation de la capacité de la route roulante à 200 000 camions par an, amélioration des coûts du transport combiné sur les courtes distances, etc ». A

noter enfin que la forte croissance des trafics sur l'axe *des Balkans* (le couloir 10) ou de *l'Europe du Nord*, exige des aménagements importants à l'Est du Brenner, plus

particulièrement de l'axe Tauern / Pyhrn où le trafic devrait rapidement dépasser celui du Brenner.

Politique de transport concertée. Quoiqu'il en soit, « même si la création ou l'amélioration des infrastructures est portée par les Etats, le transfert modal ne pourra pas se faire sans le soutien de l'Europe. Il n'est en effet pas possible d'avoir une politique des transports orientée vers le rail dans les Alpes et une autre qui privilégie la route sur le reste du territoire européen.

En matière de transport combiné, il est par exemple indispensable de se concerter pour développer des offres transfrontalières globales, si l'on souhaite que le trafic transalpin devienne écologique, performant et compétitif » :

- Avoir des niveaux de péages compétitifs
- Améliorer la qualité des dessertes et la qualité des conditions d'exploitation, notamment en termes d'horaires
- Améliorer la capacité des réseaux terminaux
- Encourager les sociétés de transports à investir dans le rail, en logistique et en équipement
- Accompagner le développement du transport combiné par des aides publiques conséquentes

2 - LA PROMOTION DU TRAFIC COMBINÉ À TRAVERS LA SUISSE

■ **Kurt Moll, chef de la section Transports et Marchandises de l'Office fédéral des Transports, Suisse.**

La Suisse investit chaque année quelque 150 millions d'euros au titre des indemnités d'exploitation en faveur du trafic combiné, des subventions prévues à l'article 35 de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le trafic voyageurs et marchandises par rail et par route. Kurt Moll en donne les raisons.

Dans tous les cas c'est la route qui fixe les prix du transport des marchandises à travers les Alpes parce que les coûts de production restent à un faible niveau, c'est pourquoi le prix *du rail* se doit d'être attractif si l'on veut que les marchandises passent de la route vers le rail. Dans les conditions-cadres actuelles, deux possibilités sont offertes : soit une plus forte imposition fiscale du trafic routier marchandises, y compris sur le plan international, soit un soutien par subvention au transport ferroviaire des marchandises. Parallèlement, le rail doit aussi tirer parti de tous les potentiels de productivité disponibles et éliminer les obstacles de manière à garantir une interopérabilité aussi grande que possible. Mais, in fine, « l'Etat doit intervenir directement sur les coûts pour que le rail puisse accroître sa part de marché au détriment de la route ».

Concernant le trafic combiné, la Suisse indemnise les trains et les envois acheminés. En d'autres termes, elle paie des indemnités à l'opérateur qui acquiert les trafics transalpins pour le rail et les écoule. Leur mode de calcul repose sur un taux uniforme fixé par zone de provenance et de destination, par train et par envoi transporté. Actuellement, les coûts de traction et de sillonn représentent 70-80 % des coûts globaux des opérateurs. « En abaissant chaque année les taux d'indemnité en fonction, au moins, de la croissance de l'économie, on oblige les opérateurs à réduire les coûts ferroviaires. C'est la seule manière de rendre le rail concurrentiel ».

75% des moyens financiers engagés sont affectés au trafic combiné non accompagné et 25 % à la chaussée roulante qui n'écoule que 10% des tonnages transportés. Des chiffres qui démontrent que la chaussée roulante a toute sa légitimité en tant qu'offre complémentaire mais que la promotion financière du trafic combiné non accompagné a un impact beaucoup plus fort dès lors que, pour le même montant, elle permet de déplacer un tonnage bien supérieur vers le rail. « A l'avenir le trafic non accompagné continuera de bénéficier en suisse d'une promotion toute particulière ».

3 - L'AUTOROUTE FERROVIAIRE AITON / ORBASSANO

■ Denis Douté, directeur international fret à la SNCF (France)

Denis Douté voudrait expliciter pourquoi il ne faut pas être étonné que l'idée de mettre des camions sur les trains ne remporte pas plus de succès en Europe et surtout en France. Le développement d'un tel système ne repose pas seulement sur la volonté des acteurs et l'idée première consistant à simplement déposer un camion sur un wagon se heurte à de nombreux et complexes problèmes. Les conditions d'exploitation sont par ailleurs différentes d'un réseau à l'autre et les solutions techniques utilisées avec succès dans certains pays ne peuvent malheureusement pas être transposées en l'état.

Les difficultés de mise en œuvre

Les difficultés techniques relèvent de l'histoire du développement des modes de transports totalement indépendants les uns des autres. En France, les tunnels ferroviaires ont pour la plupart été construits au 19^{ème} et au début du 20^{ème} siècle quand il n'était pas d'actualité de transporter des camions. En conséquence, les sections des tunnels étaient réduites au strict nécessaire pour permettre le passage des convois de l'époque. Aujourd'hui, les convois acheminant des camions de hauteur standard présentent des dimensions excessives pour la partie haute des tunnels existants qui doivent faire l'objet de lourds travaux de mise au gabarit : abaisser le plancher des wagons, « écorner » les parties hautes des tunnels ou abaisser leur plateforme. SNCF et Trenitalia ont choisi de mélanger les différentes solutions et la société Modalohr a ainsi créé un wagon surbaissé à coque pivotante pouvant transporter principalement des citernes. Une solution expérimentale qui permet de faire circuler les camions par le rail avant même que les travaux d'agrandissement du tunnel du Mont-Cenis soient terminés.

Il va sans dire que les acheminements se font au prix d'investissements très lourds, tant sur l'infrastructure que sur les matériels auxquels s'ajoutent les coûts d'exploitation des plates-formes, les coûts d'immobilisation des tracteurs quand ils accompagnent les remorques et les surcoûts des locomotives (il faut une forte puissance pour acheminer les convois sur de fortes rampes).

Dans ces conditions, l'équilibre économique est impossible à obtenir sur de courtes distances. Et l'avantage environnemental considérable du mode ferroviaire par rapport à la route (16 fois moins d'émission de CO² à l'unité transportée) ne peut pas compenser les surcoûts de ce mode de transport.

Les chiffres de l'autoroute ferroviaire Aiton-Orbassano.

Début de l'exploitation : nov. 2003. Parcours : 175km. 4AR/jour de 11 wagons à double coque, d'une voiture corail placée en tête de convoi pour les chauffeurs routiers et de deux locomotives interopérables BB 436 000. Trajet : 3 heures.

Trafic en 2004: à peine 25% du parc routier, soit 6500 camions. Fin août 2005, 10 600 passages ont déjà été réalisés dont 35% en 44 T.

Le trafic est partagé équitablement entre la France et l'Italie.

55% des passages concernent des camions avec tracteur, chauffeur et remorque.

45% des passages concernent des remorques seules.

Les produits transportés sont constitués à 45% de matières pulvérulentes, 30% de matières dangereuses et 25% de produits alimentaires.

Objectif 2005 : doubler le nombre de passages et capter 25% du trafic de citernes routières sur l'axe autoroutier du Fréjus.

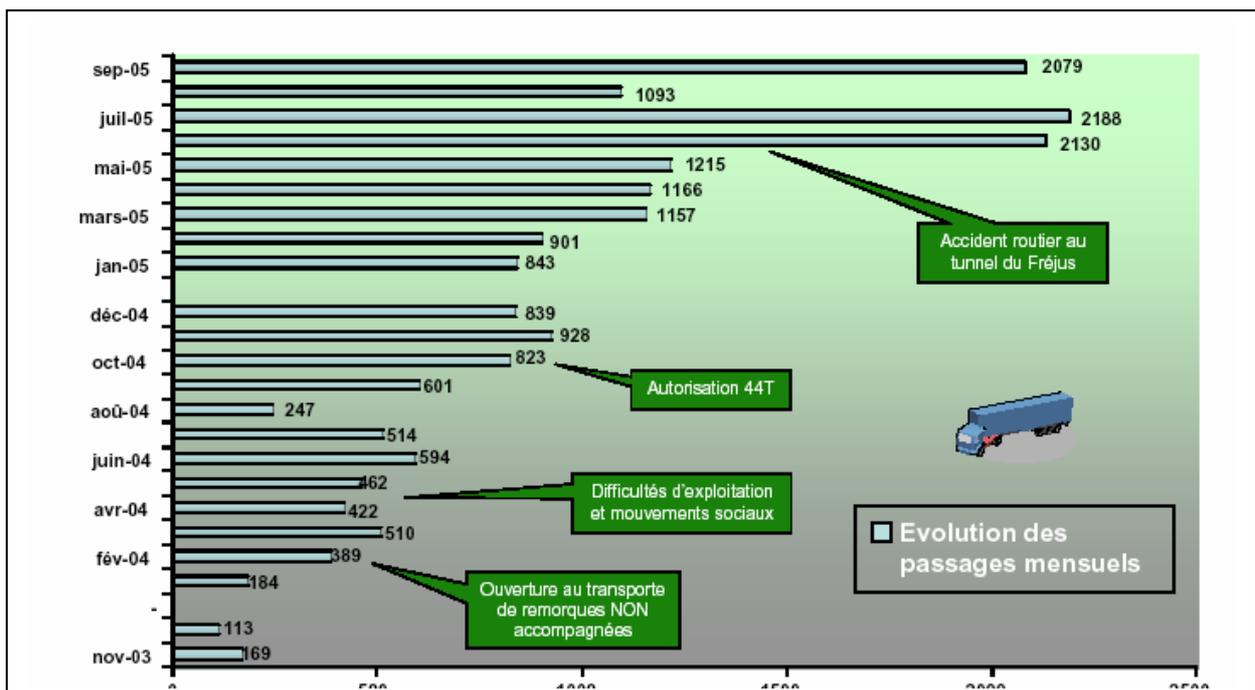
Objectif possible après 2009 : capter 90% du trafic ; 20AR/jour

Des résultats prometteurs

La fermeture du tunnel routier du Fréjus (juin 2005) a entraîné une fréquentation supplémentaire du service de ferroulage qui a su s'adapter et absorber un surplus d'environ 3 000 camions pour cette seule période. La réouverture du Fréjus n'a d'ailleurs pas occasionné de baisse du trafic. A suivre cependant lorsque le tunnel sera de nouveau autorisé aux matières dangereuses.

Lorsque le tunnel de base au Fréjus sera opérationnel et que les contraintes techniques du gabarit seront levées «il est probable que nous assisterons à un développement majeur du transit ferroviaire dans ses trois composantes : trafic conventionnel, trafic combiné classique, et route roulante bâtie sur un réseau longue distance à vocation européenne, ou simplement destiné au franchissement d'obstacle, » la rentabilité économique ne pouvant être atteinte que sur les longues distances.

Les tendances lourdes liées à la baisse des dépenses énergétiques et aux préoccupations environnementales conduisent à développer largement la technique des autoroutes



ferroviaires. L'expérimentation Aiton-Orbassano a montré que les contraintes du système pouvaient être maîtrisées au prix d'investissements lourds et d'un équilibre économique impossible à atteindre dans les conditions actuelles d'exploitation. Dans le même temps, et après avoir montré un intérêt pour le moins réservé, les chefs d'entreprise français du secteur routier semblent accepter ce mode de transport puisqu'ils n'hésitent plus à investir dans du matériel adapté à cette technique.

Aujourd'hui, les conditions techniques d'un transfert modal significatif paraissent réunies, mais la réalisation du transfert ne sera effective que s'il est mis en œuvre une réelle politique de report modal, comme les Etats s'y sont engagés en signant le mémorandum du 5 mai 2004, accompagnée d'une optimisation technique et économique de la part de l'exploitant.



4 - LE PLAN D'ACTION BRENNER 2005

■ **Ernst Marburger, chef de division, responsable des questions de l'Environnement, ministère fédéral des Transports (Allemagne).**

Des études prospectives annonçaient en 2001 que dans le Brenner le trafic pourrait passer de 34 à 52 millions de tonnes dès 2005 », explique Ernst Marburger. C'est pourquoi, en juillet 2002, les représentants des Ministères des Transports de l'Allemagne, de l'Autriche, de l'Italie et de la Grèce décidèrent de mettre en oeuvre des mesures en matière de transport combiné dans le couloir Allemagne-Autriche-Italie. Ce plan d'action Brenner 2005 avait pour objectif d'augmenter d'au moins 50% le volume du transport combiné sur l'axe du Brenner par rapport à celui de 2001.

En adoptant ce plan, tous les intéressés de l'économie des transports et de l'administration ont contracté des obligations très concrètes

en vue d'une action coordonnée visant à augmenter les capacités et à améliorer la compétitivité des transports transalpins de marchandises sur rail. "Brenner 2005" est organisé autour de trois *paquets* de mesures :

- **Mesures I** comporte des mesures de première priorité, dont la réalisation a pu commencer immédiatement.
- **Mesures II** concerne des mesures dont la réalisation a pu commencer au bout d'un délai relativement court, elles visent à améliorer la compétitivité.
- **Mesures III** a enfin pour objet des mesures dont la réalisation est possible à moyenne échéance, par exemple des mesures d'infrastructure ; elles constitueront la base d'une croissance à long terme du transport combiné.

Exemples de réalisations :

- Amélioration de la ponctualité des trains grâce à un programme favorisant la coordination des services. Un système d'amendes est mis en place ; il sert à alimenter un fond commun pour développer la qualité du transport. L'indicateur de ponctualité révèle que le niveau de fiabilité des trains (retard inférieur à 30 minutes) est passé de 35 à 40% en 2002 à 80% en moyenne en 2004
- Construction d'un terminal à Vérone pour augmenter les capacités de chargement
- Mise en place d'un service info-clients fonctionnant 24h/24
- Amélioration de l'organisation pour la constitution de trains complets
- Mise à l'étude d'une liaison directe Munich/Bologne
- Amélioration des tractions (modernisation des locomotives, pilotage par radio...)
- Diminuer les inconvénients dus aux barrières de la langue

Un bilan intermédiaire de la mise en œuvre des différentes mesures est en cours de publication. L'objectif ambitieux d'augmenter de 50% le trafic combiné ne sera pas atteint au Brenner. Depuis la fin des *écopoints*, le trafic routier a continué de croître et celui de la route roulante a baissé (- 60%). Le rail est quant à lui resté constant à cause de l'augmentation du trafic combiné non accompagné pour lequel on observe une croissance de 30% (voir schéma page suivante).

Réajustement des objectifs du plan d'action

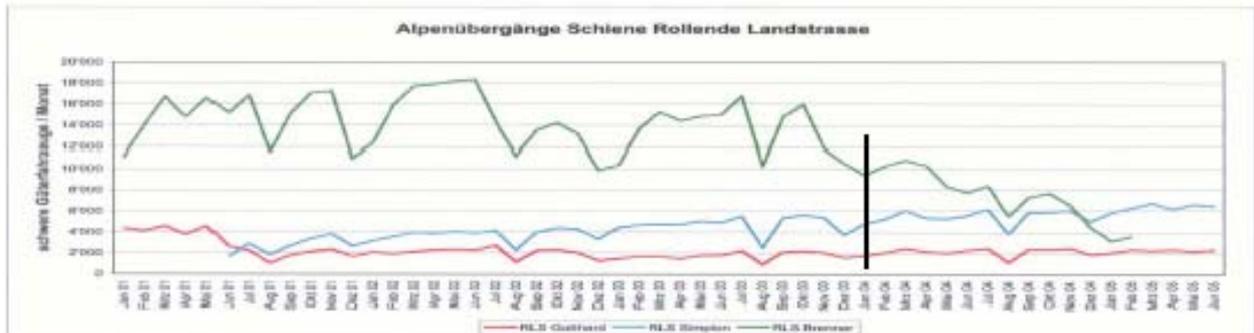
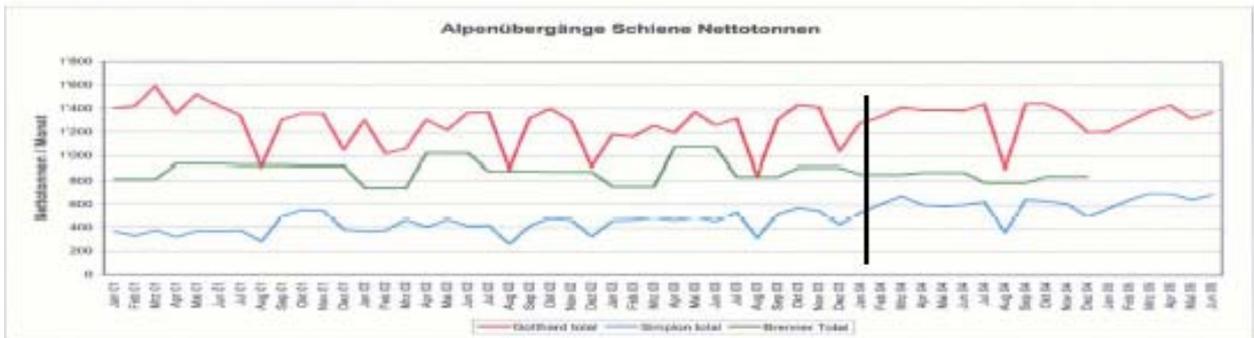
Le projet multinational **BRAVO** - *Brenner Rail Freight Action Strategy Aimed At Achieving A Sustainable Increase Of Intermodal Transport Volume* - promu par la Commission Européenne, constitue pour l'avenir le développement logique du plan d'action "Brenner 2005". Conduit de 2004 à 2007, ce projet a pour objet d'augmenter de 50% en trois ans le volume des transports entre l'Allemagne et l'Italie via le Brenner, tant dans le transport combiné que dans le transport conventionnel de marchandises sur rail. **BRAVO** comporte notamment l'élaboration « d'un programme de management continu du couloir ainsi qu'un plan de traction interopérable (utilisation de locomotives régulées par radio) ».

Bilan - Barre verticale : arrêt des écopoints, 2004

Graph. du haut, trafic routier. Courbe verte, ligne supérieure, trafic au Brenner

Graph. du centre, trafic par rail. Courbe verte au centre ; trafic au Brenner

Graph. du bas, trafic route roulante. Couleur verte, ligne supérieure, trafic au Brenner



QUELLE POLITIQUE DES TRANSPORTS ?

Table ronde

■ **Peut-on espérer, interroge Pierre Delohen, que les financements publics (Etats et Europe) seront à la hauteur des attentes pour la réalisation du Lyon Turin ?**

En Italie, « le gouvernement a déjà mobilisé le financement nécessaire », affirme Rainer Masera, reste l'épineuse question du montage juridique et financier :

sera-t-il possible de faire un PPP - partenariat public-privé - ou le financement sera-t-il à la seule charge des Etats et de l'Europe ? « Sur ce point, nous espérons une prochaine réponse de Jacques Barrot. Nous espérons aussi que, pour donner une réelle impulsion à l'ouvrage, l'Europe inscrive dès aujourd'hui 1 ou 2 milliards *en ligne de principe* ». Lors du dernier sommet franco-italien « nous avons émis l'hypothèse qu'il serait judicieux, pour donner plus de marges aux Etats en matière de limitation de leur niveau d'endettement, de sortir les réseaux de transports européens du pacte de stabilité ». Un point de vue d'ailleurs partagé par le gouvernement français.

« Tout est question de priorité politique », poursuit Michel Bouvard après avoir confirmé l'intérêt de desserrer l'étreinte de la règle des 3 % du pacte de stabilité, d'autant que le financement est au minimum étalé sur 10 ans ! « Entre le PPP et l'eurovignette, une ressource qui pourrait être dédiée, nous devrions trouver les solutions qui permettent de boucler le budget nécessaire à la réalisation de l'ouvrage. D'ici 2008, les Etats et l'Europe auront mobilisé 535 millions pour commencer les travaux, il me semble impossible d'arrêter en l'état le projet faute de financement ». Pendant ce temps, la Suisse finance seule, et sans avoir recours à l'Europe, deux ouvrages majeurs !

Louis Besson précise quant à lui que l'Europe sera au rendez-vous de la modernité si les gouvernements décident de « la doter d'un budget suffisant

pour faire face aux nouveaux programmes ». La question du financement est d'autant plus impérieuse que, s'agissant d'ouvrages destinés à faciliter le report modal, les différents tunnels devront avoir le même degré de compétitivité. « Et si par malheur l'Europe n'avait pas les capacités nécessaires, elle devra concentrer l'essentiel de ses moyens sur les connexions clefs qui ne sont toujours pas réalisées, bien qu'elles soient programmées depuis une dizaine d'années ».

« Le Lyon Turin ne peut voir le jour avec les seuls fonds publics, affirme Bernard Soulage.

De plus, je pense que le montage financier ne doit pas être bouclé avec l'enveloppe des fonds structurels européens et, sur ce point, il nous faut engager le débat à Bruxelles. La solution de sortir les transports du pacte de stabilité me paraît plus judicieuse, dès lors qu'elle serait couplée avec une version de l'eurovignette autorisant le financement dédié ». Les Régions ne peuvent quant à elles pas suffisamment abonder au budget nécessaire (15 milliards d'euros) d'autant qu'elles participent déjà à des investissements ferroviaires (200 millions d'euros par an en Rhône-Alpes).

« Les Régions doivent, par contre, être attentives à trois points :

- 1- Eviter de faire un travail de *gribouille*, c'est-à-dire arrêter les investissements routiers qui pénaliseraient les investissements ferroviaires ; il s'agit d'affirmer la priorité du ferroviaire.
- 2- Poursuivre l'aménagement *des ruisseaux qui alimentent les rivières*. Autrement dit lancer – comme Madame Comparini s'y était engagé – l'électrification des lignes du sillon alpin, entre Genève et Valence, afin d'équiper correctement les réseaux de transport européens (RTE), sans oublier le raccordement avec St Etienne et le Massif Central.
- 3- Promouvoir la multimodalité des transports notamment en matière de logistique (autoroutes ferroviaires et plateformes) ». Sur ce point, la Région a pris position puisqu'elle est prête à s'engager, auprès de l'Etat et des Conseils généraux, pour

l'aménagement de la plateforme d'Ambérieu, point de départ de l'ensemble de la dynamique des transports ferroviaires vers l'Espagne et l'Italie. « A défaut de multimodalité, il ne se fera pas grand chose ».

■ **Initiatives des Alpes est une association qui a fortement influencé les réflexions de la Suisse en matière de transport. Quel est le pouvoir du monde associatif en la matière ?**

La volonté populaire est la base de nos actions en matière de transports, précise **Peter Testoni**. Au cours de trois votations, une majorité du peuple et des cantons ont voté pour une politique de transports favorisant le rail. Le gouvernement doit aujourd'hui répondre à ce mandat populaire. Le mouvement est à l'origine basé sur des préoccupations quotidiennes du peuple : bouchons fréquents, bruit et pollution par les camions, accidents en tunnels. D'autres éléments plus larges sont intervenus dans la définition de la politique et des actions concrètes : intégration de la Suisse en Europe, qualité et âge des ouvrages existants.

« La solution au problème de transport dans les Alpes ne réside évidemment pas dans la construction d'un nouvel ouvrage comme le tunnel de base du Fréjus ». Pour que le Lyon Turin soit un succès, ainsi que l'ont exprimé de nombreux interlocuteurs, ce projet doit être accompagné d'une politique européenne cohérente du transport modal (il n'est en effet pas tenable d'*encourager* à la fois le transport routier à l'extérieur du massif alpin et le report du fret sur le rail à travers les Alpes). « Entièrement d'accord poursuit **Dominik Siegrist**, mais sommes-nous certains que, dans les prochaines décennies et comme l'annoncent les prévisions, la croissance du trafic européen sera aussi forte qu'elle ne l'est actuellement » ? Il faudrait avoir le courage d'en débattre dans les instances européennes, compte tenu notamment de l'impact du transport sur l'environnement. En manifestant en juin 2005, les habitants de la vallée de Suse ont probablement voulu transmettre un message fort : « la construction d'un nouveau tunnel de base est la dernière des solutions, celle qu'il faudra retenir quand toutes les autres auront été mises en œuvre ».

■ **Quel est l'avenir des sociétés d'autoroute ?**

« Dans le cadre d'une délégation de service public, c'est l'Etat qui fixe les règles du jeu », rappelle **Gilbert Santel** : ATMB et STRF ont aujourd'hui 2 milliards d'euros de dettes qui seront soit à la charge de l'utilisateur soit à celle du contribuable ». **A terme, les sociétés d'autoroutes devront être complémentaires des autres modes de transport : ATMB et SRTF ont d'ailleurs mis en place une tarification écolo et AREA a réalisé la plateforme d'Aiton**. Mais, concrètement d'ici à 2020, des questions doivent trouver réponses si l'on veut avancer sur la problématique des transports : quel dispositif de sécurité mettre en œuvre au tunnel routier du Fréjus ? Quel doit être le niveau d'utilisation du tunnel ferroviaire du Mt Cenis ? Quelle politique tarifaire ?

■ **L'avenir du transfert multimodal n'est-il pas lié à la problématique des subventions ?**

« L'évolution majeure doit concerner le développement du transport combiné non accompagné : à défaut d'une forte croissance de ce mode alternatif, le ferroviaire ne pourra pas se développer, à cause notamment des coûts exorbitants du

transport accompagné qui devra être fortement subventionné », répond [Eugénio Muzo](#). D'ici à 2020 l'Europe doit obligatoirement s'interroger sur sa capacité à répondre aux besoins de l'économie puisque, dans l'Europe des 25 et avec l'émergence de la Chine et de l'Inde, « le volume des échanges devraient continuer à grossir fortement ». La route ne pourra pas répondre à cette croissance ; la création de nouveaux équipements n'y répondra pas davantage. « La seule réponse est dans la mise en œuvre d'une politique européenne de fret uniforme dans tous les pays de l'UE : la Commission doit à la fois proposer des aides au transport modal et avoir une attitude dirigiste pour accompagner d'ici à 5 ou 8 ans la conversion du marché ».

Selon Eugénio Muzo, l'Europe doit exprimer une position claire et réaliste : le ferroviaire ne pourra pas absorber le trafic routier, au mieux le combiné arrivera d'ici à 2020 à absorber la seule augmentation du trafic. « En accédant à ce résultat, l'Europe pourra commencer à résoudre une part importante de ses problèmes de transport, sinon ce sera l'asphyxie et la chute de l'économie européenne ».

CLOTURE DU COLLOQUE

**Jacques Barrot, vice-président de la Commission européenne,
commissaire aux transports**

Pourquoi avoir créé un marché unique de 450 millions de consommateurs si, d'ici 2020, la mobilité en matière de transport ne satisfait pas au développement des échanges et ne répond pas aux objectifs du *programme de Lisbonne*, en termes de croissance et d'emploi ? Or la mobilité accrue renvoie à l'impératif de l'intermodalité. L'Europe doit donc rapidement se doter d'une vraie stratégie de transport combiné, un point essentiel sur lequel je vais insister dans la révision du *livre blanc sur les transports* ». Dans ce contexte, **il n'est pas question de combattre la route par idéologie, mais de la relier au ferroviaire, au fluvial et au maritime**. L'intermodalité est à l'évidence le système qui rendra possible le développement de modes de transport respectueux des principes du développement durable. Un moyen qui, de plus, favorisera la réponse aux enjeux majeurs de la traversée des Alpes dans l'Europe de demain.

Au cours de l'année 2005, 200 millions de tonnes auront traversé les Alpes, dont les 2/3 par la route. En 2025, le volume des échanges devrait atteindre les 300 millions de tonnes. La Suisse a démontré qu'il était possible « de réaliser des axes de traversées où les entreprises ferroviaires en concurrence pouvaient offrir des services de qualité ». Ce colloque confirme qu'il est nécessaire d'aller plus avant dans « notre volonté conjointe de réunir les différents acteurs de la chaîne du transport et de poursuivre le développement d'infrastructures modernes », les anciens équipements ne pouvant plus répondre aux exigences nouvelles du fret.

La réalisation des tunnels de base devrait impulser une nouvelle dynamique du ferroviaire. Le Brenner par exemple limitera les effets dus, à ce niveau de la traversée alpine, au goulot d'étranglement de la liaison Nord/Sud entre Berlin et Palerme. Le Lyon Turin sera quant à lui un maillon clef du sillon alpin permettant de relier l'Europe de l'Ouest à celle des pays du Danube et des Balkans ».

En matière de financement, l'Europe a décidé de privilégier 30 projets, soit 30 corridors qui, pour l'essentiel, sont des corridors ferroviaires. C'est pourquoi nous avons sollicité pour la période 2007/2013 un budget de 20 milliards d'euros, soit 3 milliards par an qui, nous en sommes conscient, aura pour l'essentiel un effet de levier, notamment pour réaliser les interconnexions ». L'investissement européen prendra alors toute sa raison d'être dès lors qu'il apportera une plus value au projet. Concernant le tunnel de base du Lyon Turin, « nous continuons d'affirmer qu'il est une priorité et nous espérons obtenir des financements couvrant une part non négligeable des investissements..

Quelles autres ressources ?

1- **Si le principe d'une nouvelle directive « Eurovignette » est accepté** par le Parlement et la Commission européenne, la part affectée du surpéage perçu en zone alpine pourrait générer de l'ordre de 40 à 60 millions d'euros par an au projet Lyon Turin et 90 millions au projet de tunnel du Brenner. Le prélèvement de la taxe pourrait se poursuivre après la période des travaux et constituer ainsi un apport annuel de fonds conséquent pour faire face aux remboursements.

2- **Le recours au PPP permettant de faire appel à des capitaux privés.** Pour faire face à cette hypothèse, la Commission européenne a proposé la création, avec la Banque européenne d'investissement (BEI) d'un instrument de garantie d'emprunt auprès de l'UE pour couvrir - le cas échéant - les risques lors de la phase la plus critique de ce type d'ouvrage, c'est-à-dire la période de montée en régime, juste après la mise en service.

Dans tous les cas, précise Jacques Barrot, « l'Europe ne participera au financement des projets que si le réseau est conforme aux normes européennes en matière d'interopérabilité et de sécurité (système de contrôle de la vitesse et de signalisation des trains par exemple). C'est à ce prix qu'il sera possible de construire le ferroviaire de demain. Jean-Jack Queyranne, en retraçant l'histoire des chemins de fer, expliquait ce matin combien la route avait condamné le rail ; aujourd'hui, pour faire face à une nouvelle mutation de l'histoire des transports, nous devons rattraper le retard en matière d'infrastructures ferroviaires car, en 2020, nous serons les comptables de ces décisions pour les vallées alpines ».

« Je sais combien une montagne désenclavée peut être source de vitalité. C'est pourquoi, en ouvrant les Alpes aux nouveaux modes de transport européens et mondiaux, nous ne doutons pas qu'ils contribueront au développement des Régions. Je tiens à remercier ici les élus pour leur engagement et leur foi en l'avenir de l'Europe. Ensemble il nous faut relever ce grand défi et redonner aux jeunes générations confiance en l'avenir et au progrès ».