

Jacques Barrot

Vice-Président de la Commission européenne, Commissaire responsable du Transport

Les traversées Alpines

*Check Against Delivery
Seul le texte prononcé fait foi
Es gilt das gesprochene Wort*

Colloque « Quels transports durables pour franchir les Alpes en 2020 »»

Chambéry, le 13 octobre 2005

Introduction

Mesdames et Messieurs,

C'est un plaisir pour moi de pouvoir m'exprimer ce soir devant cette assemblée et un honneur d'avoir à tirer des conclusions des débats – de très haut niveau - qui viennent d'avoir lieu sur les enjeux liés à la réalisation des grandes traversées Alpines.

J'ai été frappé notamment par le fait que la question des grandes traversées Alpines – même si elle est abordée sous des angles différents - ne laisse personne indifférent.

Comme vous le savez certainement, les traversées Alpines sont au cœur de la stratégie de la Commission pour favoriser un rééquilibrage modal qui s'avère être - plus encore aujourd'hui compte tenu de la flambée durable des prix du pétrole - non pas une simple priorité parmi d'autres, mais bien un passage obligé.

En effet, sur l'ensemble de l'année 2005, environ 200 millions de tonnes de marchandises auront traversé les Alpes, dont les deux tiers sur des camions. Ce chiffre pourrait atteindre 230 millions de tonnes en 2015 et 280 millions de tonnes en 2025.

Ces ordres de grandeur traduisent l'importance et le dynamisme des flux d'échange au travers du massif alpin, mais également l'ampleur de la pression sur l'environnement et les infrastructures.

Résoudre l'équation alpine revient à définir avec l'ensemble des parties prenantes le difficile équilibre entre trois grands principes :

1. assurer la libre circulation des marchandises et des personnes,
2. préserver l'environnement et les conditions de vie des populations alpines,
3. promouvoir des infrastructures de transport « sûres ».

Ces thèmes ont été au centre des débats aujourd'hui, ce qui démontre clairement la prise de conscience des décideurs sur l'urgence d'agir dans cette région si particulière avant qu'il ne soit trop tard.

Aujourd'hui, les deux tiers des marchandises traversant les Alpes par la Suisse sont transportées par chemin de fer – ce qui prouve qu'il n'est pas utopique de croire que le fer peut jouer un rôle prépondérant dans ce type de transport. Sur cet axe, une dizaine d'entreprises ferroviaires particulièrement dynamiques assurent des services de qualité à leurs clients. Cet exemple nous démontre que des solutions existent et que l'ouverture du marché du fret ferroviaire, l'apparition d'entreprises ferroviaires multinationales opérant sur l'intégralité d'un corridor ont apporté un nouveau souffle à ce mode de transport.

Les flux de trafic traversant les Alpes, soit à l'ouest, soit au nord pourraient – avec une part non négligeable - utiliser le système d'autoroute ferroviaire. L'exemple suisse est dans ce contexte très pertinent. Par ailleurs, la récente fermeture du tunnel routier du Fréjus a démontré que l'autoroute ferroviaire, était potentiellement attractive pour certains types de marchandises, sur certaines destinations.

Il est impossible ainsi de penser au futur développement du Lyon-Turin ou du Brenner sans réfléchir dès à présent à la mise en œuvre d'une autoroute ferroviaire capable de canaliser des flux importants de trafic pour relier des régions parmi les plus industrialisées du continent que sont Rhône-Alpes et la Lombardie, la Bavière et la Vénétie. L'augmentation du prix du pétrole intervenue ces derniers mois – augmentation qui pourrait se poursuivre encore au cours des prochaines années compte tenu des tensions sur le marché des produits pétroliers pourrait rendre cette alternative encore plus attractive.

Mais attention, si nous voulons réussir un tel pari, il est important que dès à présent l'ensemble des acteurs de ces futures autoroutes ferroviaires soient parties prenantes dans l'identification des caractéristiques, des services de la localisation des terminaux qui doivent rendre non seulement ce système utilisable par une large palette d'utilisateurs mais également le plus rentable possible.

Tout effort de reconquête des parts de marché du rail restera limité si les infrastructures sont insuffisantes, peu adaptées ou ne sont pas interopérables. Ceci n'est pas une hypothèse, mais une réalité tangible.

A ceux qui croient que l'on peut faire du transport de fret performant en utilisant des lignes ferroviaires projetées et réalisées à l'époque de Cavour¹, je dirai qu'ils ont peut-être aussi un train de retard. Imagine-t-on un instant de faire du transport par la route par le col du Mont Cenis ?

La réalisation des tunnels de base permettra ainsi de faciliter considérablement les opérations ferroviaires, réduire les coûts d'exploitation – qui sont très élevés compte tenu de l'obsolescence des lignes actuelle - et offrir un service plus rapide, efficace et fiable. Elle permettra d'augmenter très fortement la capacité ferroviaire et d'absorber un volume de trafic beaucoup plus important.

Le bon fonctionnement du réseau transeuropéen passe ainsi par la réalisation d'ici à 2020 au plus tard de trois traversées ferroviaires alpines interopérables à grande capacité, ce qui sera rendu possible par la réalisation des tunnels de base du Brenner et du Lyon Turin, ainsi que par l'achèvement des tunnels suisses en cours de réalisation. Ce qui signifie que la décision de réaliser ces infrastructures doit être prise sans tarder.

Beaucoup a été dit sur les projets du Brenner et sur le Lyon-Turin aujourd'hui, pour ma part, je voudrais souligner certains points qui me tiennent à coeur.

A l'appellation Lyon-Turin, je préfère celle retenue par l'Union européenne en 2004 de **Lyon-Turin-Ljubljana-Budapest**, car la liaison entre les anciennes capitales des Gaules et du Royaume de Piémont-Sardaigne est un maillon essentiel – certes – du corridor V, mais celui-ci ne se limite pas à la seule traversée des Alpes.

Ce projet n'est pas une cathédrale dans le désert mais un maillon clé pour les réseaux transeuropéens : le récent élargissement de l'Union vers l'est a placé celui-ci dans une position charnière pour répondre aux besoins grandissants de mobilité des biens et des personnes entre, d'une part, une Europe de l'ouest et une Europe du « levant » qui regroupe les pays Danubiens et des Balkans.

L'augmentation du trafic fret sur longue distance entre la péninsule ibérique d'une part et les nouveaux Etats membres – que l'on peut constater au passage de la frontière à Vintimille - plaide, par ailleurs, pour l'intégration du projet Lyon-Turin avec l'axe TGV Sud qui relie la France à l'Espagne à travers les Pyrénées.

¹ Le père de la ligne actuelle par le Mont Cenis (1857)

Cette liaison traversera ainsi des régions parmi les plus dynamiques du continent qui pourraient représenter à moyen terme une nouvelle zone de prospérité, sur un arc reliant les Alpes au Danube. La voie entre la Catalogne et Milan est plus longue de seulement une trentaine de kilomètres par rapport au passage par la côte, mais elle sera autrement plus performante dès lors que les infrastructures nécessaires auront été réalisées.

Dans ce contexte, il me paraît utile de recadrer le Lyon-Turin dans une perspective à long terme et de l'évaluer en tenant compte de son potentiel sur l'ensemble de l'axe jusqu'à la frontière ukrainienne.

Le tunnel ferroviaire de base du Brenner représente le principal goulet d'étranglement du projet prioritaire n° 1, la liaison ferroviaire entre Berlin et Palerme. Les bénéfices principaux du projet sont liés – tout comme pour le Lyon-Turin – au transfert d'une partie non négligeable du fret de la route vers le rail sur cet axe majeur.

Par rapport au Lyon-Turin, ce qui caractérise le Brenner, c'est son mode de financement très innovant. Les promoteurs prévoient un financement croisé en provenance des péages routiers, ce qui correspond tout à fait à la philosophie de la révision de la Directive Eurovignette, qui, je l'espère, devrait être prochainement adoptée et qui autorisera de majorer de 25% les péages routiers pour cofinancer les percées ferroviaires alpines.

La Commission a par ailleurs encouragé la création d'une Société Européenne pour la gestion des travaux préparatoires, ce qui vient d'être fait. Tout comme pour le Lyon-Turin, cependant, la participation financière de la Communauté à la phase de construction du projet devra être à la hauteur de l'enjeu.

Alors le financement est-il au cœur des difficultés que rencontrent ces projets ?

Je dirai pour ma part que s'il ne s'agit pas de la seule question encore en suspens, celle-ci est cruciale.

Les traversées alpines du Brenner et du Lyon – Turin font partie des 30 projets prioritaires du réseau européen. Je souhaite qu'un financement communautaire décisif puisse leur être apporté car ces projets transfrontaliers ont à la fois une valeur ajoutée européenne indéniable et sont particulièrement difficiles à financer car ils nécessitent notamment la coordination de plusieurs Etats.

Je le dis ici clairement, le niveau du financement communautaire et les modalités d'octroi seront les éléments déterminants pour le lancement de ces projets.

Parce que je crois qu'il est indispensable que nous prenions la mesure de l'importance de ces projets, j'ai souhaité que la Commission désigne des Coordonnateurs européens qui contribueront à aider au montage financier de ces projets et mobiliser l'ensemble des acteurs dans un effort conjoint.

Ainsi, deux personnalités européennes de tout premier plan ont été nommées le 20 juillet dernier : Mme Loyola De Palacio pour le projet Lyon-Turin-Budapest et M. Karel Van Miert pour le Berlin-Palerme qui comprend le Brenner.

Ils doivent nous apporter leur grande expérience et donneront à ces projets une impulsion et une visibilité forte tout en promouvant une vision intégrée de l'ensemble du corridor. Leur rôle sera également de conseiller la Commission dans la programmation financière 2007-2013 en fonction de l'état d'avancement des projets et des ressources qui seront mises à disposition.

Cette fin d'année 2005 et l'année 2006 représentent une période charnière pour le lancement des traversées ferroviaires alpines. Dans le cadre des discussions sur les Perspectives Financières de l'Union européenne pour la période 2007-2013, la Commission a proposé l'année dernière une enveloppe de plus de 20 milliards d'Euros permettant de relancer la réalisation des réseaux transeuropéens qui sont un des moteurs de la compétitivité de notre économie. Je considère comme le Parlement européen que cette proposition est le strict minimum.

Il ne nous reste plus qu'à convaincre les chefs d'Etat et de gouvernement à construire une politique européenne d'aménagement du territoire. Il faut pour cela se montrer un peu plus généreux et ne pas s'en tenir qu'aux seuls équilibres budgétaires à court terme.

A cela, comme je l'ai déjà précisé dans le cadre du Brenner, il ne faut pas oublier les ressources potentielles provenant d'Eurovignette. Des estimations ont été faites par la Direction générale énergie et transports de la Commission européenne sur les revenus générés par Eurovignette pour les grandes percées Alpines. Ces revenus sont loin d'être négligeables pour ces projets, notamment si les voies d'accès sont également prises en considération. Par exemple, selon l'état actuel du dossier (supplément de 25% autorisé pour des financements croisés), le projet Lyon-Turin pourrait bénéficier de recettes de l'ordre de 40 à 60 M€ par an, le Brenner jusqu'à 90 M€. Sur les 10 à 15 ans nécessaires à sa réalisation, ce n'est pas négligeable et la perception de ces ressources peut aller au-delà de la seule phase de construction, permettant ainsi un apport des fonds, pendant la phase de remboursement du capital et des intérêts.

Par ailleurs, dans le but de développer les montages financiers de type « partenariat public-privé », j'ai proposé la création d'un instrument de garantie d'emprunts pour couvrir certains risques spécifiques des projets de grandes infrastructures de transport dans la phase postérieure à la construction. Ceci devrait convaincre les banquiers à investir dans le domaine des transports.

En contrepartie de l'effort majeur que pourrait consentir la Communauté sur le financement, la conditionnalité des aides au respect de la politique commune des transports devient un point essentiel de ce soutien. Cela se traduit par une attention particulière donnée aux aspects liés à la sûreté, la sécurité et l'interopérabilité. Nous veillerons en particulier à ce que ces financements contribuent à libérer ou à créer de nouvelles capacités pour les trains de marchandises. La mise en œuvre de ces éléments de conditionnalité impliquera une plus grande sélectivité des projets facilitant la concentration des fonds sur un nombre plus restreint d'entre eux, en particulier ceux présentant la plus forte valeur ajoutée communautaire.

Conclusion

Mesdames et Messieurs, le message que je souhaite faire passer aujourd'hui peut se résumer en 4 points:

- 1) L'Europe ne saurait faire l'économie d'investissements ultraprioritaires représentant plus de 225 milliards € sans aggraver son déficit structurel de compétitivité par rapport à ses concurrents mondiaux et de fait ne pas remplir ses engagements dans le cadre de la stratégie de Lisbonne. Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne les deux axes nord-sud Berlin-Palermo et est-ouest Lyon-Budapest qui incluent deux traversées Alpines.

- 2) Contrairement aux réseaux d'autres secteurs (télécommunications), les infrastructures de transport sont lourdement tributaires des financements publics, ce qui pose la question des sources de financement.
- 3) Compte tenu des contraintes budgétaires actuelles, de deux choses l'une, soit l'on se donne les moyens d'atteindre les objectifs fixés par le Parlement européen et le Conseil et dès lors il faut, outre les budgets communautaire et nationaux que l'utilisateur et les investisseurs privés soient mis à contribution sur la base de règles uniformes dans l'Union, ou bien on dit clairement qu'une partie des 30 projets identifiés ne sera pas réalisée d'ici 2020, voire devra être abandonnée.
- 4) Dès que la contribution financière communautaire sera connue – et si celle-ci est à la hauteur - il faudra démarrer les travaux de construction sans tarder - tant pour le tunnel de base du Brenner que pour celui du Lyon Turin - si l'on veut respecter les échéances qui ont été fixées par le Parlement européen et le Conseil.

Je vous remercie de votre attention.