



**RAPPORT D'AVANCEMENT
RELATIF AU
PROJET PRIORITAIRE N° 6
LYON-TORINO-MILANO-TRIESTE/KOPER-LJUBLJANA-
BUDAPEST**

19 Juillet 2007

Bruxelles

*Les points de vue exprimés dans ce rapport ne représentent
pas la position officielle de la Commission européenne*

La rédaction de ce rapport a été achevée le 19 juillet 2007

Sommaire

1. Avant propos :	p.3
2. Un chantier considérable :	p.3
2.1 Configuration du projet :	p.3
2.2 Objectifs :	p.4
3. Analyse de la situation :	p.4
3.1 Section Lyon-Turin :	p.5
3.2 Mise en place de l'observatoire de la vallée de Suse :	p.6
3.3 Contribution de la Commission à l'observatoire :	p.9
3.4 Amélioration de l'utilisation de la ligne "historique"	p.10
3.5 Section Turin-Milan-Trieste :	p.11
3.6 Section Trieste-Ljubljana-Budapest :	p.11
4. Le montage financier : une réflexion à approfondir	p.12
5. Conclusions et recommandations :	p.13

Annexes : 1. Programme de travail provisoire.

2. Carte relative à l'avancement du projet prioritaire n°6

3. Courrier du coordonnateur M. Karel Vinck à M. Virano, président de l'Observatoire de la Vallée de Suse.

4. Conclusions du rapport COWI

1. AVANT PROPOS

Le présent rapport aurait dû être soumis à la Commission par le coordonnateur européen en charge de l'axe prioritaire "**Lyon-Turin-Milan-Venise-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest**" (PP6), Madame Loyola de Palacio. Madame de Palacio étant malheureusement décédée en décembre 2006 et la nomination de son remplaçant, M. Laurens Jan Brinkhorst n'ayant été officialisée que le 5 juillet 2007¹, le contenu du rapport ne peut, dans ce contexte, être endossé par aucun des coordonnateurs européens qui se sont succédés depuis la publication du rapport annuel 2006. Aussi, tout en étant essentiellement factuel, ce second rapport fournit, à l'attention du nouveau coordonnateur, des pistes de réflexion sur les principales priorités d'action. Certaines avancées, dont le mérite revient – entre autres - à l'action menée par Mme de Palacio (voir à ce sujet le rapport annuel 2006), se sont néanmoins concrétisées et ont permis de faire progresser la mise en œuvre du PP6. En outre, malgré des conditions particulières, le suivi de l'ensemble du corridor - et en particulier le monitoring de l'avancement des différents projets composant cet axe prioritaire - a pu se poursuivre normalement. De nombreuses missions sur place ont ainsi eu lieu afin de se rendre compte de l'état de l'infrastructure ainsi que de l'avancement de la planification le long de cet axe prioritaire. Dans ce contexte, les administrations en charge de sa réalisation ont pu bénéficier du soutien technique de la DG TREN ou encore de l'appui – sur certains aspects spécifiques – d'autres coordonnateurs européens.

En ce qui concerne l'avenir immédiat, le nouveau coordonnateur, M. Laurens Jan Brinkhorst, a entamé dès sa nomination un déplacement qui l'a mené en France, en Italie et en Slovénie où il a pu s'entretenir avec les différentes parties intéressées.

Un nouveau programme de travail détaillé, relatif au développement du PP6, comprenant des objectifs à court et moyen terme devrait ainsi être présenté, dans les prochains mois, par M. Brinkhorst, à la Commission, au Parlement européen ainsi qu'aux Etats membres concernés par ce projet.

2. UN CHANTIER CONSIDERABLE

2.1. Configuration du projet

Sans entrer dans une description exhaustive du projet (que l'on pourra trouver dans le rapport annuel 2006), il convient cependant de rappeler que Mme de Palacio avait souhaité, pour une meilleure compréhension, scinder cet axe prioritaire en quatre tronçons distincts:

- **Lyon-Turin** qui comprend notamment la section transfrontalière franco-italienne;
- **Turin-Trieste** qui est une section avant tout à vocation nationale, même si elle demeure essentielle pour assurer la continuité du projet;

¹ Décision n° (C) 3190 du 5 juillet 2007.

- **Trieste-Ljubljana** comprenant, entre autres, la section transfrontalière italo-slovène;
- **Ljubljana-Budapest** où se fait la jonction entre les réseaux slovène et hongrois.

Le présent document fournit ainsi un état des lieux fidèle du projet au 1^{er} juillet 2007 – sur la base des informations qui ont pu être collectées – dans le but de mettre en lumière les avancées faites au cours de cette période, les objectifs encore à atteindre et les problèmes non résolus auxquels devra s'attaquer le nouveau coordonnateur. Les parties du projet qui ont bénéficié de l'attention la plus grande – entre juillet 2006 et juillet 2007 sont la section **Lyon-Turin** et **Trieste-Ljubljana**. Ce sont également les deux sections qui concentrent les difficultés techniques, financières et politiques les plus importantes. Cela ne signifie pas que l'importance des sections du projet qui se trouvent à l'est de Ljubljana serait moindre par rapport au reste de l'axe. Dans une optique de développement des connexions terrestres entre l'Union, l'Europe Orientale et l'Asie, le PP6 pourrait ainsi jouer un rôle important de lien entre le réseau ferroviaire transeuropéen et celui ukrainien (voire au-delà). Cet aspect, encore peu étudié, mériterait une analyse plus approfondie.

2.2. Objectifs

Les objectifs principaux que Mme de Palacio avait placés au cœur de son action pour la période 2006-2007, étaient au nombre de quatre :

- Obtenir un calendrier précis et des garanties de financement – de la part des autorités compétentes - pour l'ensemble des tronçons composant cet axe et en particulier pour les tronçons transfrontaliers et les accès;
- Analyser la concordance des politiques et de la planification;
- Contribuer à trouver une solution aux difficultés que traverse le projet dans la vallée de Suse, permettant une relance de celui-ci dans les meilleurs délais;
- Contribuer à obtenir l'accord des autorités slovènes et italiennes en vue d'une planification commune de la section transfrontalière italo-slovène;

3. ANALYSE DE LA SITUATION

Au cours de la période écoulée entre le premier rapport annuel et le second, les avancées concernant l'axe prioritaire ont été importantes², la date butoir de remise des demandes de soutien au titre du budget RTE-Transport 2007-2013³ n'étant pas étrangère à cette accélération. Il ne faudrait cependant pas considérer que les Etats n'aient été motivés que dans le but d'obtenir une subvention communautaire. La reconnaissance de l'importance de cet axe transversal ouest-est (le seul au sud des Alpes) non seulement pour la croissance économique, mais également comme un moyen de contribuer au rééquilibrage modal est désormais bien réelle. Les enjeux liés au réchauffement climatique commencent à prendre une importance croissante

² Même si probablement moins visibles que pour d'autres axes prioritaires.

³ Fixée au 20 juillet 2007.

dans les politiques suivies par les gouvernements riverains des Alpes, zone sensible par excellence. La conscience de l'importance de ces enjeux devrait désormais se traduire par de véritables changements dans la politique de mobilité dans les Alpes, dans le but d'assurer la libre circulation des biens et des personnes, mais aussi d'en minimiser les conséquences sur un milieu naturel particulièrement délicat. Ces nouvelles orientations – qui sont encore au stade de la réflexion - ne pourront pas être mises en œuvre unilatéralement. Pour qu'elles soient efficaces, une meilleure coordination de ces politiques entre tous les Etats concernés⁴ est nécessaire: il incombera – entre autres- au coordonnateur d'en faciliter la mise œuvre.

3.1. Section Lyon-Turin

Sur la section en question, l'année a été riche en événements. En dehors des initiatives prises par le gouvernement italien dans le but de résoudre les problèmes dans la vallée de Suse (voir chapitre 3.2), il faut souligner la décision du ministre des transports français (M. Perben) concernant la réalisation des accès – côté France - au tunnel de base.

Le choix retenu est un phasage des accès, avec en priorité la réalisation de la ligne nouvelle entre **Lyon (St Exupéry) et Chambéry**⁵ dont plusieurs tronçons seront mixtes, à savoir accessibles à la fois aux trains à grande vitesse et aux trains de marchandises. Le coût de cette section s'élève à **4.400 M€**⁶. La région Rhône-Alpes, dans le cadre d'un protocole de financement avec l'Etat signé le 19 mars dernier⁷ s'est engagée à participer à hauteur de **1.000 M€** à la réalisation de cette première phase du projet. La section en question doit être achevée à temps pour la mise en service du tunnel de base (environs de 2020). La capacité de la ligne serait de l'ordre de **20 MT** par an sur cet itinéraire, ce qui avec la ligne via Ambérieu et le lac du Bourget, porterait la capacité des accès à près de **30 MT** par an. Les études d'avant projet sont prévues au cours de la période 2007-2013, la construction de la nouvelle infrastructure pourrait commencer vers 2013. La section Chambéry – St Jean de Maurienne (qui comprend le tunnel de Belledonne) est planifiée dans un second temps.

La position du gouvernement français répond aux attentes exprimées en 2006 par Mme de Palacio, à savoir qu'il existe désormais un projet bien identifié et un calendrier de réalisation compatible avec celui de la section transfrontalière.

⁴ Trois des quatre EM concernés par le PP6 (FR-IT-SLO) font partie de la Convention Alpine, dont l'objectif est de sauvegarder l'écosystème naturel et de contribuer à la promotion du développement durable des Alpes, en protégeant les intérêts économiques et culturelles des populations qui y habitent et des Pays adhérents.

⁵ Cette première phase comprend également la réalisation du tunnel de Chartreuse (réservé au fret) qui permet d'éviter Chambéry. La carte détaillée du projet est accessible sur le site : http://www.transports.equipement.gouv.fr/IMG/jpg/Carte_lyon_turin_cle1571e2.jpg

⁶ Valeur janvier 2007. Le ministère des transports français a nommé en février 2007, un inspecteur général des ponts et chaussées afin de travailler avec les collectivités territoriales pour préparer le montage financier du projet.

⁷ Protocole d'intention pour la réalisation de la première phase des accès au tunnel international de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin et des liaisons entre Lyon et le sillon alpin.

En ce qui concerne **la section commune franco-italienne** (St Jean de Maurienne jusqu'aux environs de Bussoleno/Bruzolo) la réalisation des descenderies de St Martin, La Praz et Modane – toutes en territoire français - s'est poursuivie selon le calendrier préétabli⁸. **Au 1/7/2007, la longueur totale excavée dépassait les 6380 mètres sur 8850 mètres à réaliser.** En ce qui concerne la descenderie de Modane (d'une longueur d'environ 4000 m), celle-ci sera complétée d'ici la fin septembre 2007 avec près de **10 mois d'avance sur le calendrier prévisionnel.** En Italie, compte tenu de la situation dans la vallée de Suse et du "moratoire" sur les travaux que s'est imposé le gouvernement dans l'attente des conclusions de l'observatoire, il n'y a pas d'activités à signaler sur cette section (en dehors de la poursuite des études et la contribution des LTF et de RFI aux activités de l'observatoire).

Par ailleurs, même si le tunnel du Mont Cenis, situé sur la ligne historique (actuelle) Lyon-Turin, ne fait pas partie du projet, il est cependant bon de rappeler que les travaux de mise au gabarit B+ sont en cours et qu'ils devraient être complétés dans un peu plus d'un an (ceux sur le versant italien sont terminés, alors qu'ils sont en cours sur le versant français). L'infrastructure ainsi modernisée doit permettre la mise en œuvre de nouveaux services qui seront offerts à partir de 2009, notamment le renforcement de l'autoroute ferroviaire (voir à ce sujet le chapitre 3.4).

3.2. La mise en place de l'Observatoire de la vallée de Suse

Dans le précédent rapport, Mme de Palacio avait souligné la situation délicate prévalant dans la vallée de Suse et son impact potentiel sur le calendrier de mise en œuvre du projet. Au cours de son dernier déplacement comme coordonnateur, le 21 juin 2006, cette dernière avait rencontré le Président du Conseil Italien, M. Prodi afin de lui faire part de sa préoccupation eu égard à cette question et à la nécessité de trouver un moyen permettant de relancer le dialogue entre les différentes parties concernées. Un des principaux griefs des opposants, portait sur le fait que la législation en vigueur (Legge n°441/2001, dite « *Legge Obiettivo* ») n'exige pas d'Evaluation d'Incidences sur l'Environnement (EIE) pour les tunnels exploratoires. Le 29 juin 2006, lors de la seconde réunion du "*Tavolo Istituzionale de Palazzo Chigi*"⁹ réunissant les différentes parties (gouvernement et ministères, d'une part, et opposants représentés par les maires des communes concernées d'autre part), M. Prodi, sur proposition du ministre des infrastructures M. di Pietro, comme gage de la bonne volonté du gouvernement a décidé de retirer le projet de la liste de ceux couverts par la "*legge obiettivo*". Le projet est désormais régi par la loi dite "*Merloni*" qui prévoit une procédure EIE sur le projet définitif et une plus grande implication des riverains dans la phase décisionnelle.

Le 4 juillet 2006, M. Mario Virano était confirmé à la tête de "*l'Osservatorio per il Collegamento Ferroviario Torino-Lione*" (ci-après "l'observatoire") une entité créée par le gouvernement précédent dans le but de faciliter le dialogue. La mise en place effective de l'observatoire a eu lieu le 12 décembre 2006. L'observatoire composé des experts des administrations concernées (nationales, régionales, locales), des gestionnaires d'infrastructure, LTF, des représentants de la Commission

⁸ Au cours de l'année 2006, la Commission a octroyé, au titre du budget RTE-T, un soutien de 20 M€ pour la poursuite des études et la réalisation de ces descenderies.

⁹ Que l'on peut traduire par "groupe de travail institutionnel"

Intergouvernementale (CIG) Lyon-Turin, s'est depuis réuni chaque semaine sans exception. A fin juin 2007, 29 réunions ont eu lieu.

La démarche entreprise par le gouvernement italien est intéressante et pourrait profondément modifier les habitudes en matière de planification des grandes infrastructures dans ce pays, non seulement en associant plus étroitement aux décisions ceux qui devront supporter les effets de la création d'une nouvelle infrastructure (à savoir les populations locales), mais également en permettant la diffusion d'une information plus précise sur le projet. C'est le rôle que remplit l'observatoire depuis près de huit mois désormais et les résultats obtenus sont là pour démontrer l'utilité de cette structure. La réussite de l'observatoire, là où la communication institutionnelle, côté italien, avait échoué, démontre que celle-ci n'était pas adaptée aux enjeux de ce projet, ce qui a eu un fort retentissement sur la compréhension et l'acceptation de ce dernier par les populations riveraines. Le plus grand soin apporté à l'information et à la consultation des riverains côté français, depuis le début du cycle du projet (et dont – en partie - s'inspire l'observatoire) a permis l'exécution de l'enquête d'utilité publique, entre mai et juin 2006, sur la section du tunnel de base située en France, dans un climat très serein : les observations qui découlent de celle-ci restent circonscrites à des aménagements de détail du projet¹⁰.

Même si l'exécution de ces procédures administratives relève de la souveraineté nationale (et sans en remettre en cause leurs particularismes), il pourrait être opportun de réfléchir à la possibilité que les habitants affectés par un projet transfrontalier puissent bénéficier du même niveau d'information de part et d'autre de la frontière.

Une autre avancée significative, dont le mérite revient en grande partie à l'observatoire, tient au changement de vision du projet. Celui-ci a longtemps été présenté comme faisant partie d'une politique de grands travaux et de fait mal perçu par une partie importante de la population susceptible de devoir supporter les conséquences négatives de la construction de l'infrastructure, sans que les bénéfices qui pourraient en découler ne soient clairement explicités. Les travaux de l'observatoire ont permis de replacer le projet au centre d'une nouvelle politique de mobilité dans les Alpes qui donnerait la priorité à l'utilisation des moyens de transports les moins polluants. Dans ce contexte, la réalisation de l'infrastructure ne constitue pas une fin en soi, mais un élément d'un ensemble plus vaste (tarification – organisation logistique – développement de plateformes multimodales etc..) qui doit être pour partie encore élaboré. Cette nouvelle vision se rapproche des recommandations faites par le coordonnateur dans le rapport 2006. Mme de Palacio souhaitait "*organiser une réflexion – large – sur l'avenir du transport à travers les Alpes qui tiendra compte des aspects tels que le rééquilibrage modal, le respect de l'environnement, la sécurité ou encore aux conséquences sur le transport – à moyen long terme - du renchérissement et de la raréfaction des énergies fossiles*". **Cette recommandation reste toujours d'actualité.**

¹⁰ La saisine du Conseil d'Etat a eu lieu le 30 mars et en principe la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la partie française du tunnel de base pourrait être rendue d'ici la fin de l'année.

Cette nouvelle ligne politique, à laquelle le travail de l'observatoire a grandement contribué en favorisant, avant tout, le dialogue, s'est concrétisée lors de la réunion du "Tavolo Istituzionale de Palazzo Chigi" du 13 juin 2007¹¹ par une série de propositions du gouvernement italien qui devraient contribuer à débloquer la situation dans la vallée de Suse. Parmi ces propositions, il faut souligner :

- l'abandon de la sortie du tunnel à **Venaus** dans la vallée de Suse (qui devrait être déplacée plus au sud);
- l'abandon de la traversée du **Val Cenischia**, dont l'insertion environnementale engendrait de sérieux problèmes;
- la volonté de **réaliser le projet en parallèle de la mise en œuvre d'une politique ambitieuse de rééquilibrage modal**, dans les Alpes, en faveur des modes les plus soutenables, comme le rail. Le gouvernement italien a annoncé à cette occasion, la prochaine ratification du volet transports de la Convention Alpine.

Le 28 juin 2007, le gouvernement italien a également adopté le "**DPEF**" (Documento di Previsione Economica e Finanziaria), à savoir la programmation financière 2008-2011. Celle-ci prévoit que **5.3 milliards d'€ soient alloués pour la partie italienne du Lyon-Turin** (ce qui représenterait – approximativement - les deux tiers des besoins financiers, à charge de l'Italie sur ce tronçon du PP6). Il s'agit d'un engagement fort du gouvernement - répondant aux attentes du coordonnateur et de la Commission - qui devra néanmoins être confirmé à travers un processus législatif.

Enfin, la question de tracé depuis la sortie du tunnel jusqu'à Turin et la possibilité de passer également par une autre vallée (Val Sangone) n'a pas encore été tranchée. Le gouvernement italien a chargé l'observatoire de lui faire des propositions à cet égard.

***En conclusion:** la création de cet observatoire a contribué à apporter des réponses concrètes aux attentes des riverains de la vallée de Suse. Cet observatoire correspond aux souhaits exprimés par Mme de Palacio dans le rapport 2006. Le dialogue est de nouveau possible entre les différents acteurs, ce qui est un résultat essentiel. Le recul n'est pas suffisant pour s'assurer que le gouvernement italien a pleinement atteint son objectif, mais il est indéniable que cette démarche – grâce à la mise en place d'un dialogue et d'une réflexion sérieuse autour du projet – a permis de dissiper des difficultés concernant le Lyon-Turin.*

Le travail de l'observatoire n'est cependant pas encore terminé : la question des accès côté Italie n'est pas encore tranchée. Il s'agit d'un aspect au moins aussi important de ceux déjà traités jusqu'à présent. Par ailleurs les nouveaux choix – issus des travaux de l'observatoire – et entérinés par le gouvernement italien doivent encore être traduits en termes de coûts et de timing de mise en œuvre et ils devront – sur le terrain – pouvoir se concrétiser.

¹¹ Gouvernement – administrations – représentants des communes de la vallée de Suse et du Val Sangone.

3.3. La contribution de la Commission à l'observatoire

L'observatoire s'est fixé comme objectif d'apporter des réponses à différentes questions restées en suspens et particulièrement ressenties par les habitants de la vallée de Suse. Deux questions ont été traitées au cours du premier semestre 2007, à savoir la question de la capacité de la ligne historique et les différents scénarios de croissance du trafic dans l'arc Alpin.

La contribution de la Commission¹² à ces deux sujets s'est traduite par:

- la participation aux travaux de l'observatoire du coordonnateur européen¹³, M. Karel Vinck en charge de la mise en œuvre de l'ERTMS et des corridors de fret transeuropéens. M. Vinck est intervenu sur la question de la capacité de la ligne historique en apportant un éclairage sur la base de son expérience personnelle, comme ancien Président de la SNCB.

- la réalisation (via le contrat cadre de la DG TREN) d'une étude¹⁴ sur les tendances futures en matière de flux de trafic sur l'ensemble de l'arc alpin. Cette étude se voulait initialement une réponse à la demande de M. Prodi, de disposer d'un cadre global sur les flux de trafic actuels et futurs, faite, en juin 2006 à Mme de Palacio. Les principaux résultats de l'étude – disponible intégralement sur le site web de la DG TREN - sont les suivants¹⁵ :

L'étude fait clairement apparaître qu'en absence de réalisation toute nouvelle infrastructure connectant la France à l'Italie, d'ici 15 à 20 ans, le versant occidental des Alpes devra faire face à des phénomènes de congestion endémiques. La saturation des axes ferroviaires et routiers actuels – y compris le passage à Vintimille est envisagée d'ici 2027-2028, avec un total de près de 284 MT. La situation du transport dans cette partie des Alpes risque ainsi de devenir critique, notamment en termes d'environnement, de qualité de vie des populations riveraines, mais aussi en termes de compétitivité, non seulement des régions concernées, mais aussi des pays (Espagne) qui utilisent ce corridor pour leurs échanges et pour lesquels les passages suisses et du Brenner ne peuvent pas représenter des solutions de rechange.

La quasi impossibilité, même en modernisant la ligne actuelle Lyon–Turin, de dépasser une capacité opérationnelle de 17 MT à 18 MT par an, le moratoire (dans le cadre de la convention Alpine) sur la réalisation de nouvelles infrastructures routières, les limites des actuelles infrastructures (notamment en terme de sécurité) ainsi que la volonté affichée, tant au niveau européen qu'au niveau de la France et de l'Italie de favoriser une politique de rééquilibrage modal plaident ainsi pour la réalisation d'une nouvelle liaison nouvelle à grande capacité (fret et voyageurs)

¹² L'ensemble des documents et des contributions a été versé à l'observatoire. Ceux-ci sont repris intégralement ou en résumé dans les deux premiers "cahiers" de l'observatoire publiés début juillet 2007.

¹³ Qui a participé à la réunion du 12 janvier 2007 et qui a complété sa présentation par un courrier adressé au président de l'observatoire le 30 janvier 2007 (voir annexe).

¹⁴ Estimation des potentialités du trafic fret à travers les Alpes : Cas spécifique de la nouvelle liaison ferroviaire transalpine France-Italie, par COWI (12/2006) Framework Contract TREN/CC/03-2005 Lot 2 : Economic assistance activities. La présentation, par les consultants, a eu lieu le 13 mars 2007.

¹⁵ Les conclusions de l'étude sont également reprises en annexe.

entre Lyon et Turin.

L'ensemble de ces contributions a été repris intégralement ou bien en résumé dans les cahiers de l'observatoire.

3.4. Amélioration de l'utilisation de la ligne "historique"

Dans le rapport 2006, le coordonnateur avait recommandé que soient prises, "dès à présent et de façon coordonnée, des mesures visant à renforcer l'attractivité du transport de marchandises sur longue distance", cela concernait en premier lieu une amélioration des services sur l'axe transfrontalier entre Lyon et Turin. Afin de répondre à cette demande un état des lieux de la ligne dite "historique" a été fait dans le courant de l'automne 2006. **Il apparaît que la coopération entre les opérateurs ferroviaires est loin d'être optimale, ce qui a des répercussions importantes sur la qualité du service et sur la compétitivité du transport ferroviaire par rapport au mode concurrent sur cet axe, à savoir le transport routier.** Trois aspects pourraient être facilement améliorés, grâce à une meilleure coordination entre les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructure, sans que cela ne nécessite la réalisation d'investissements importants sur la ligne :

(1) une définition commune des priorités à accorder à chaque type de train.

Cela doit permettre de rendre plus homogène la gestion de la ligne, et ainsi faciliter

(2) la mise en œuvre d'une gestion commune des sillons de fret sur l'axe en question, depuis la région Lyonnaise jusqu'à Turin. Cet aspect est fondamental.

Il doit permettre d'éviter qu'un train arrivant à la gare frontière de Modane ne soit bloqué pour une période plus ou moins longue en absence d'un sillon correspondant sur le réseau qu'il doit emprunter. **Sur le plan de l'interopérabilité (3) des efforts supplémentaires pourraient être réalisés pour identification et mettre en commun un pool de locomotives interopérables** afin de rendre le service plus efficace (mais aussi plus rentable).

Il faut par ailleurs noter que par rapport à d'autres axes transeuropéens transfrontaliers (par exemple celui du Brenner), l'axe Lyon-Turin n'a pas encore attiré l'attention d'autres opérateurs (privés notamment) qui pourraient, à travers une politique commerciale et des méthodes d'exploitation différentes, renforcer la compétitivité du transport ferroviaire.

Même si la question de la ligne historique n'est pas directement liée à la réalisation du PP6, une utilisation plus rationnelle et performante de celle-ci pourrait avoir un impact considérable en termes de croissance du trafic ferroviaire sur cet axe. Ceci permettrait à la nouvelle liaison transalpine Lyon-Turin de disposer dès sa mise en service d'un marché potentiel important, dont la croissance pourrait être stimulée par l'augmentation significative de la capacité apportée par sa mise en service.

3.5. Section Turin-Milan-Trieste

Sur le terrain, deux tronçons de ligne nouvelle, Venise-Padoue et Milan-Treviglio ont été mis en service respectivement en février et avril 2007¹⁶, les travaux se poursuivent également sur la ligne à grande vitesse grande capacité Novara-Milan (dont la mise en service est fixée en 2009). Les autres sections Treviglio-Brescia et Brescia-Vérone ont fait l'objet d'un décret du ministère de transports de février 2007, révoquant les contrats qui avaient été passés au début des années 1990, par des procédures de gré à gré (avant la mise en place de la directive marchés publics), dans le but de lancer des appels d'offres internationaux et d'escompter une baisse de coût du projet. La situation reste début juillet 2007 assez confuse, malgré les assurances du gouvernement italien sur la couverture financière pour la réalisation de ces sections.

Les sections en question sont d'abord d'intérêt national. Le coordonnateur devra cependant veiller à ce que leur calendrier de réalisation soit compatible avec celui prévu pour le reste du corridor, et ce afin d'assurer la continuité de l'infrastructure sur l'une partie du réseau italien les plus chargées en termes de trafic. Le développement de la section Vérone-Padoue (dont la réalisation, à moyen, court-terme est incertaine) méritera d'être également suivi de près.

3.6. Section Trieste-Ljubljana-Budapest

Deux aspects méritent d'être pris en considération: l'avenir de la section transfrontalière entre Trieste et Divača et le développement du reste de l'axe, depuis Divača, jusqu'à la frontière hongroise.

En ce qui concerne le premier point, une accélération des travaux de préparation pour la section entre Trieste et Divača et Koper et Divača a eu lieu en 2006 et 2007. Sur le plan pratique, l'étude de faisabilité relative à cette section, cofinancée à travers INTERREG est en cours, elle doit permettre d'avoir d'ici fin 2008 une meilleure connaissance des paramètres économiques mais elle devra également étudier les problèmes d'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure. Sur le plan politique, en juin 2007, le ministre italien des infrastructures, M. di Pietro et son homologue slovène M. Božič ont conclu un accord sur la section transfrontalière entre Trieste et Divača. Un "protocole d'accord" relatif à la réalisation de cette section a été signé en date du 17 juillet 2007, avec comme objectif un démarrage des travaux vers 2013.

Par ailleurs, une Commission intergouvernementale italo-slovène (CIG) sera mise sur pied avant la fin de l'année, ce qui répond aux souhaits de Mme de Palacio d'avoir une meilleure coordination des administrations sur l'ensemble de l'axe afin d'éviter les "problèmes de divergence de calendrier ou bien de choix de type d'infrastructure".

¹⁶ La mise en service de ces tronçons a permis une réduction du temps de parcours de 23 mn entre Milan et Venise.

En ce qui concerne le second aspect, à l'automne 2006, les autorités slovènes ont présenté un programme d'ensemble pour la modernisation de leur infrastructure ferroviaire¹⁷. Le programme est très ambitieux et représenterait entre 2007 et 2023 un investissement de plus de 8 milliard d'€, pour le seul PP6¹⁸. La première réalisation planifiée sera la modernisation de la ligne actuelle Koper-Divača, parallèlement à la construction d'une nouvelle ligne entre ce port et Divača. Les travaux de construction devraient être finis en 2015. Le Fonds de Cohésion contribuera à la construction de ces lignes. La question du financement du reste de l'axe prioritaire (section transfrontalière italo-slovène et Divača – frontière hongroise) n'a pas encore été clarifiée. Le fonds de cohésion prévoit pour les infrastructures ferroviaires en Slovénie moins de 450 M€ sur la période 2007-2013, soit approximativement 5% des besoins financiers pour le seul PP6 en Slovénie auxquels pourront s'ajouter des financements au titre du budget RTE, cela reste néanmoins très insuffisant par rapport aux besoins totaux (voir aussi chapitre suivant). **Il est pourtant essentiel de garantir la continuité du corridor, sans quoi les investissements réalisés sur les sections transfrontalières n'ont qu'une valeur marginale.**

Dans ce contexte, une analyse détaillée du montage financier relatif à ces sections s'impose.

En ce qui concerne la Hongrie, il semble que les travaux de modernisation du PP6 sur territoire hongrois devraient être finis d'ici 2013. Les autorités hongroises ont cependant estimé que l'actuel itinéraire qu'emprunte le PP6 depuis la frontière slovène, ne serait pas le plus approprié. Les projets soutenus par les autorités hongroises semblent dévier du tracé actuel du PP6, qui passe par le nord via Miskolc. La priorité de la Hongrie est de moderniser la ligne depuis la frontière jusqu'à Budapest via Debrecen. Il sera important dans ce contexte de vérifier que les demandes hongroises dans le cadre de la programmation 2007-2013 sont conformes à la décision sur les orientations de 2004.

4. LE MONTAGE FINANCIER : UNE REFLEXION A APPROFONDIR

La question du financement de l'axe prioritaire en question (dont le coût total dépasse les 40 milliards d'Euros courants) reste sans nul doute une des questions les plus délicates non encore résolues: **cela concerne en particulier les sections transfrontalières et leurs accès, mais certaines sections avant tout à caractère national sont également concernées.** Face à un tel besoin de financement, il est presque impossible de ne pas envisager de compléter le financement national par d'autres sources (comme cela avait déjà été suggéré dans le rapport 2006). L'option du **PPP (Partenariat Public Privé)** reste toujours privilégiée, même si la mise en œuvre d'un tel mécanisme n'est pas aisée compte tenu de la complexité du projet. Dans ce contexte, le statut juridique du promoteur de projet qui aura en charge la conception, le financement et la réalisation des sections transfrontalières composant cet axe prioritaire devra également être étudié. Des réflexions sont en déjà en cours

¹⁷ Preparation and construction timing of main railway lines in direction of pan-European corridors V and X in the Republic of Slovenia, Ljubljana, November 2006.

¹⁸ En absence d'informations précises, le rapport 2006 estimait l'investissement à "seulement" 3 milliards d'€.

en ce qui concerne la section transfrontalière sous la responsabilité de LTF. Dans le cadre de la CIG Lyon-Turin, notamment, le groupe de travail juridico-financier, étudie différents schémas de financement, y compris PPP (avec un apport privé plus ou moins important).

Quelles autres options de financement peut-on explorer dès lors ? L'affectation au financement des projets du "mark-up" permis par la nouvelle directive **Eurovignette** 2006/38/CE du 17 mai 2006 est une possibilité qui mérite d'être évaluée avec attention, non seulement sur le versant occidental (Lyon-Turin) mais aussi en vue du financement de la section Trieste-Divača. Cependant, à eux seuls, les revenus générés par l'application de la directive s'avèrent insuffisants. Par ailleurs, selon les études réalisées par LTF, l'application d'un "mark-up" aux seules traversées alpines du Mont Blanc et du Fréjus aurait pour conséquence un transfert du trafic routier de poids lourds vers d'autres passages, notamment celui de Vintimille. Il serait ainsi utile d'approfondir la réflexion, déjà entamée par le groupe report modal de la CIG Lyon-Turin, sur la possibilité de mettre en œuvre d'autres outils autorisés par la directive, à savoir **les droits régulateurs** (congestion – pollution¹⁹). En combinant ces différents outils, il serait possible d'obtenir un levier financier plus important, au bénéfice des grands projets, tels que le Lyon-Turin²⁰.

Par ailleurs, une plus grande attention devrait être portée aux possibilités de soutien (via des prêts) offertes par la BEI, en complément de financements communautaires. Une réflexion sur un possible préfinancement, avec le concours de la BEI, avait été initiée par Loyola de Palacio au cours de l'été 2006. Cette réflexion mériterait d'être poursuivie.

5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Des quatre objectifs que s'était fixés Mme de Palacio dans son rapport 2006, on peut estimer, tous auront été, en ligne de principe, atteints, sans pour autant que toutes les pierres d'achoppement qui caractérisent ce projet complexe n'aient été totalement résolues.

- **Calendrier et garanties de financement** : ce calendrier a été précisé pour les accès français au tunnel de base ainsi que pour la section transfrontalière Trieste – Divača : **il s'agit d'un résultat très positif.**

En ce qui concerne le tunnel de base, le calendrier doit être revu en fonction des aménagements introduits à la suite des conclusions des travaux de l'observatoire, des retards sont prévisibles mais ils n'ont pas encore pu être quantifiés. **La situation la plus préoccupante concerne les accès au tunnel de base (côté italien)**, l'observatoire n'aura complété son analyse qu'au début 2008 au plus tôt. Dans ce contexte, il faudra veiller à garantir la cohérence du timing de réalisation sur l'ensemble de la section Lyon-Turin. Les surcoûts inhérents à ces changements devront également être étudiés.

Des incertitudes importantes persistent également sur le calendrier de réalisation des sections Treviglio-Padoue et sur les sections slovènes,

¹⁹ Directive 2006/38/CE, Article 9.1bis) points a et b.

²⁰ L'application des droits régulateurs et l'allocation des sommes collectées à un fond pour la réalisation d'infrastructures ferroviaires devra faire l'objet d'une décision au niveau des EM

notamment à l'est de Divača pour lesquelles la question du financement est également problématique.

En ce qui concerne les financements, toutes les ressources nécessaires n'ont pas encore été trouvées. Certains Etats ont pris des engagements de financement qui doivent désormais être confirmés. La décision pluriannuelle d'octroi des fonds aux projets RTE-Transport ne sera connue qu'à la fin de l'année 2007.

En tout état de cause, dans l'hypothèse où des demandes de soutien seraient faites par les Etats membres, dans la cadre de cette programmation, **la priorité serait de financer** – dans la limite des disponibilités budgétaires - les sections à plus forte valeur ajoutée transeuropéenne, à savoir **les sections transfrontalières** :

- section commune franco-italienne (tunnel du Mont Cenis);
- Trieste – Divača.

Les accès à ces sections devraient, dans la mesure du possible, également bénéficier d'un soutien financier, même s'il est peu probable que ceux-ci soient concernés par des travaux sur la période 2007-2013.

- **Concordances des politiques et de la planification** : ces aspects revêtent une importance particulière pour la réussite du projet en tant que nouvel axe de communication est-ouest à grande capacité. Il est dès lors essentiel que les politiques de mobilité dans les Alpes soient harmonisées et tendent vers l'objectif commun de réduire la part des modes les plus polluants en faveur d'un transport, pour les voyageurs et le fret plus respectueux de l'environnement. **C'est un chapitre nouveau qui doit être encore ouvert.** Les Alpes pourraient devenir une zone "pilote" pour la mise en œuvre – harmonisée – d'une telle politique.
- **L'observatoire de la vallée de Suse** a joué un rôle essentiel afin de trouver une solution aux problèmes graves qui affectaient la vallée de Suse. La situation de juillet 2007 – même si tous les problèmes sont loin d'être réglés – est nettement meilleure par rapport à celle de juin 2006. Le véritable défi auquel devra faire face désormais les autorités italiennes sera de faire appliquer sur le terrain les décisions qui préconisées par l'observatoire²¹. Le choix du tracé "révisé" pour l'accès au nœud de Turin est également un sujet majeur dont dépendra – en grande partie – la réussite du projet.
- Enfin, la situation sur **la section italo-slovène** est désormais plus claire, même si les engagements des Etats restent pour le moment limités à la phase d'études et que le financement de l'infrastructure afférant au PP6 jusqu'à la frontière hongroise est loin d'avoir été identifié. La continuité de l'axe jusqu'à Budapest, compte tenu de possibles changements dans les priorités de réalisation des infrastructures en Hongrie devra également être vérifiée.

Une des principales tâches du nouveau coordonnateur sera de rappeler - à toutes les parties intéressées et avant tout aux administrations des pays concernés - que chaque

²¹ Dont le mandat a été étendu au 30 juin 2008.

projet individuel a un impact sur les réalisations prévues en amont ou en aval dans les autres Etats membres. Dans ce contexte, les recommandations que l'on trouve tout au long de ce rapport, ainsi que le projet de programme de travail en annexe, sont là pour aider le coordonnateur à identifier **ses priorités d'action** afin qu'il puisse s'assurer de **la cohérence aussi bien du PP6 dans son ensemble**, que de la **politique de mobilité** qui devra accompagner son développement.

Annexe I. Programme de travail juillet 2007 – juin 2008 (version provisoire)

Action	Objectif	Aspects « critiques »	Situation	Principaux Contacts
1. Etablir un état des priorités d'action du coordonnateur sur l'ensemble du corridor sur la base du rapport 2007.	Présenter un programme de travail mis à jour à la Commission et aux EM d'ici fin 2007.	Maturité des projets – concordance des calendriers Examen des propositions des EM	Prévu au cours de la période juillet - novembre 07	Autorités FR, IT, SLO, H gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, Membres du PE
2. Identifier les problèmes potentiels qui pourraient affecter la réalisation de l'axe.	Proposer une solution pour chaque section posant problème des solutions d'ordre technique, environnemental ou administratif.	Concordance du calendrier concernant la réalisation des différentes sections. Interopérabilité des réseaux Concordance des politiques (priorités) Développement de Situation dans la vallée de Suse (observatoire)	Problèmes partiellement identifiés	Autorités FR, IT, SLO, H promoteur(s) du projet, autorités locales, observatoire de la vallée de Suse (participation possible si nécessaire). CIG Lyon-Turin et Trieste-Divaca.
3. Etablir le rapport annuel 2008	Présenter conformément à la lettre de mission l'état d'avancement du projet au 1/7/2008 (rapport intermédiaire prévu en mars 2008).	Maturité des projets – concordance des calendriers Pris en compte des propositions des EM.	Juillet 07-juin 08	Autorités FR, IT, SLO, H gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, autorités locales, BEI, institutions financières, DG REGIO.
4. Apporter des réponses concrètes aux problèmes de financement.	Développer un plan de financement avec les autres partenaires BEI et REGIO dans le but de maximiser le levier financier communautaire.	Mécanismes de financement innovants Apport de la BEI	En cours, finalisation, mars 2008.	Autorités FR, IT, SLO, H, promoteur(s) du projet, autorités locales, BEI, institutions financières, DG REGIO, BUDG.