



RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE DU COORDONNATEUR

KAREL VAN MIERT

PROJET PRIORITAIRE N° 1

**« Axe ferroviaire
Berlin-Vérone/Milan-Bologne-Naples-Messine-Palermo »**

Juillet 2006

SOMMAIRE

1. UNE PREMIERE ANNEE D'ACTIVITE CENTREE SUR LE PROJET DE TUNNEL DE BASE DU BRENNER.....	3
1.1. Etat des lieux	4
1.2. Financement et modèle de concession	4
1.3. Calendrier pour aboutir au projet définitif	5
2. LES VOIES D'ACCES AU TUNNEL DE BASE ENTRE MUNICH ET VERONE.....	6
2.1. Les travaux en cours dans la Vallée de l'Inn en Autriche.....	6
2.2. Les voies d'accès en Bavière : München – Kufstein.....	7
2.3. Les voies d'accès en Italie : Fortezza – Verona	7
3. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS PRELIMINAIRES.....	8
3.1. Sur le financement du tunnel du Brenner	8
3.2. Sur les voies d'accès vers le tunnel du Brenner	8
3.3. Sur la future gestion du corridor.....	9
4. PRIORITES D'ACTION POUR LA SECONDE ANNEE D'ACTIVITE.....	10
ANNEXE :	
Carte du projet	11

Les points de vue exprimés dans ce rapport sont ceux du Coordonnateur et n'engagent pas la position officielle de la Commission Européenne

Le 20 juillet 2005, la Commission a désigné six Coordonnateurs européens pour certains des projets prioritaires du réseau transeuropéen et a confié à M. Karel Van Miert la coordination du projet prioritaire n°1 (« Axe ferroviaire Berlin-Vérone/Milan-Bologne-Naples-Messine-Palermo »).

La mission des coordonnateurs n'est pas limitée à un tronçon particulier mais doit contribuer à la coordination sur l'ensemble de l'axe. Néanmoins, cette mission doit porter avant tout sur les aspects pour lesquels une coordination renforcée entre plusieurs Etats membres est nécessaire, c'est-à-dire, sur les sections transfrontalières et leurs voies d'accès. Pour le projet n°1, il s'agit de la section entre Munich et Vérone, comprenant le projet de tunnel de base du Brenner. Cette section est la plus difficile, à la fois en terme d'avancement des projets et de financement, mais également car elle implique la coopération de trois Etats membres.

Ce premier rapport annuel rapport préliminaire met donc plus particulièrement l'accent sur la section entre Munich et Vérone.

Les informations présentées ainsi que les recommandations préliminaires figurant à la fin de ce rapport sont le fruit d'une série de rencontres et de visites menées entre septembre 2005 et juin 2006. Les premiers entretiens avec les autorités ministérielles des Etats membres concernés ont été suivis de rencontres avec les responsables régionaux. Des entretiens ont également été menés avec la Banque européenne d'investissement, avec certains responsables d'entreprises ferroviaires et avec les responsables de la société Brenner Basis Tunnel SE. Ces entretiens se poursuivront dans les prochains mois.

1. UNE PREMIERE ANNEE D'ACTIVITE CENTREE SUR LE PROJET DE TUNNEL DE BASE DU BRENNER

Le degré d'avancement des travaux préparatoires pour le tunnel de base du Brenner détermine largement le calendrier pour l'ensemble de l'axe de Munich à Vérone. Par conséquent, la décision définitive de lancement des travaux de construction du tunnel, qui devrait être prise début 2007, devra s'intégrer dans une vision d'ensemble des engagements quant aux voies d'accès.

L'accord intergouvernemental entre l'Autriche et l'Italie du 30 avril 2004 a marqué une étape décisive en arrêtant les grands principes du projet et en fixant la date de 2015 pour la mise en service du tunnel. Cet accord définit un tunnel ferroviaire bi-tube de 56km pour un trafic mixte de marchandises et de passagers. Il institue une CIG et établit comme responsable du projet la société BBT SE. Le calendrier de réalisation des études, sondages et travaux préparatoires est également fixé par l'accord. Ces activités s'étendront jusqu'à la fin 2006 pour une décision sur le lancement des travaux de construction début 2007.

Le promoteur du projet, BBT SE (Brenner Basis Tunnel - Societas Europae) est basé à Innsbruck et Bolzano. Du côté autrichien, les actionnaires sont le gouvernement fédéral (25%) et le Land du Tyrol (25%). Du côté italien les actionnaires sont RFI - Rete Ferroviaria Italiana (41%) et les trois provinces concernées (chacune pour 3%). Aux

termes de l'accord intergouvernemental du 30 avril 2004, BBT SE est chargée de mener les travaux de la Phase II, c'est-à-dire d'élaborer le projet définitif, d'obtenir toutes les autorisations nécessaires, y compris celles relatives aux études d'impact sur l'environnement, de réaliser les études géologiques, de présenter un modèle de financement et de concession, d'effectuer toutes les tâches préparatoires au début des travaux et de réaliser toute étude complémentaire nécessaire.

Du point de vue des Etats membres et des régions, le suivi du projet est assuré dans le cadre d'une commission bilatérale qui s'est réunie trois fois depuis l'été 2005. Le Coordonnateur a assisté à chacune de ces réunions. Les informations présentées à la commission bilatérale et les nombreux contacts pris auprès des acteurs du projet permettent de dresser un état des lieux positif.

1.1. Etat des lieux

La définition technique du projet est très avancée et ne comporte plus de difficultés importantes. Les procédures d'autorisation du projet définitif, comprenant les analyses d'impact environnemental requises, sera présenté dans les prochaines semaines aux autorités italiennes et autrichiennes compétentes. Dès la seconde moitié de l'année 2006, la réalisation d'une galerie de reconnaissance de 53 km (en plusieurs segments) marquera le début des travaux préparatoires. Cette galerie doit permettre de disposer de connaissances géologiques fines, réduisant les risques et les coûts de construction des deux tubes principaux, et servira pendant le chantier à l'évacuation de l'eau et des matériaux d'excavation.

1.2. Financement et modèle de concession

Concernant l'estimation des coûts, plusieurs simulations ont été réalisées par BBT SE et des comparaisons avec des ouvrages similaires peuvent être faites, par exemple avec les tunnels suisses. Sur la base de l'hypothèse d'un début des travaux de percement des deux tubes principaux en 2007-2008, les estimations de coût de construction du projet se situent autour de 4,5 à 5 milliards d'euros. En attendant une estimation plus précise, ce chiffre de 4,5 à 5 milliards € pour les coûts de construction, s'inscrit dans la moyenne par kilomètre des données disponibles pour les tunnels suisses (Lötschberg et Gothard) et pour le projet Lyon-Turin. En prenant en compte l'inflation et les frais financiers, cela aboutirait à un chiffre situé autour de 8 milliards d'euros.

Les travaux concernant le montage financier du projet de tunnel de base du Brenner devraient aboutir fin 2006, à l'issue de la Phase II du projet, avec un projet définitif. Ces travaux sont menés par la société BBT SE, avec le concours de consultants externes et le conseil de la BEI.

Pour le moment, les modèles de travail reposent sur un apport en capital égal entre la Communauté (1 milliard) et les deux Etats ensemble (0,5 milliard chacun). Cette hypothèse prévoit que les 2,5 à 3 milliards restants sont financés par un emprunt dont le remboursement du capital et des intérêts s'étale sur une période de concession de 50 ans. Pour le remboursement de cet emprunt, les financements croisés et les revenus d'exploitation ne permettront de couvrir qu'une partie des besoins. Le reste serait couvert par des subventions publiques d'ajustement payées par les Etats. D'autres modèles pour lesquels l'apport en capital des Etats est réduit au profit d'un engagement par les Etats de financer une somme annuelle fixe à long terme plus importante sont également envisageables.

En ce qui concerne les financements nationaux, l'accord intergouvernemental du 30 avril 2004 prévoit que :

- Pour les études réalisées dans la phase II, les coûts non couverts par les subventions communautaires sont pris en charge en deux parties égales par l'Italie et l'Autriche ;
- Pour les travaux de construction, il est prévu que les coûts non couverts par les subventions communautaires seront couverts « *par des moyens privés dans le cadre d'un modèle PPP. La partie publique du modèle PPP sera divisée en part égale entre les parties* ».

Ces formulations ne constituent donc à ce stade aucun engagement sur des montants ou des pourcentages de coûts pris en charge par les Etats. Les engagements financiers pour la phase de construction devront être formulés fin 2006 / début 2007, après présentation du projet définitif.

Pour la période allant jusqu'en 2006, le budget RTE-T a essentiellement financé des études et des activités préparatoires (par exemple des sondages) liées à la phase de définition du projet (Phase II) et co-financées à un taux de 50% pour un total de l'ordre de 70 millions d'euros.

Pour la période 2007-2013, la contribution communautaire demandée, calculée sur la base des 4,5 milliards d'euros de coûts de construction, serait de l'ordre de 900 millions d'euros (50% des coûts d'étude et de sondage, y compris la galerie de reconnaissance et 20% des coûts de construction). Cette somme devrait permettre de fédérer les financements nationaux et de constituer une assise suffisante pour structurer un schéma de partenariat public privé.

En outre, l'accord politique intervenu sur le projet de nouvelle directive « Eurovignette » est un élément important car le nouveau texte fixe le cadre dans lequel un financement croisé en faveur du projet de tunnel du Brenner pourra s'inscrire. Les revenus croisés présentent l'avantage d'apporter une contribution pendant toute la durée de la concession, par exemple sur 50 ans, ce qui est important pour la structuration du modèle de partenariat public-privé.

1.3. Calendrier pour aboutir au projet définitif

Les travaux les plus importants à compléter portent sur le modèle de financement et de concession. Dans la mesure où la Commission devra se prononcer sur l'attribution d'une contribution financière importante pour la période 2007-2013, il semble nécessaire de disposer préalablement des dernières informations disponibles en vue de l'établissement du projet définitif.

Points à traiter de façon prioritaire :

(1) Etudes de trafic actualisées

Les études de trafic réalisées jusqu'à présent font l'objet d'une actualisation et d'une consolidation. Les résultats doivent être présentés le plus rapidement possible (avant l'automne 2006) afin de disposer d'un cadre de référence commun.

(2) Etudes de revenus et actualisation des coûts

Les résultats des études de revenus (redevances payées par les entreprises ferroviaires utilisant le tunnel) et l'actualisation des estimations de coûts doivent être finalisés au plus vite (avant l'automne 2006) car il s'agit de données de base pour construire le schéma de financement.

(3) Financement croisé

Les travaux concernant la transposition de la nouvelle directive Eurovignette ont été engagés en Autriche et en Italie. S'agissant de la possibilité d'affecter un supplément tarifaire (« mark-up ») de 15% ou de 25%, il serait souhaitable que la notification à la Commission soit effectuée au plus tard à l'automne 2006.

(4) Modèle de concession et de financement

Il est essentiel, pour le respect du calendrier global du projet, de disposer d'un premier concept d'ensemble, avec éventuellement plusieurs options, dès la fin de l'été 2006, afin de pouvoir mener des discussions approfondies et aboutir à un projet complet et consensuel en décembre 2006/janvier 2007.

2. LES VOIES D'ACCES AU TUNNEL DE BASE ENTRE MUNICH ET VERONE

Le projet de tunnel de base n'est pas conçu comme une infrastructure isolée. Au contraire, le projet de tunnel de base fait partie d'un ensemble cohérent de ligne à grande capacité de Munich à Vérone, laquelle s'insère dans les réseaux ferroviaires au Nord et au Sud. L'objectif est simplement de permettre à un train, le plus long et le plus chargé possible, de faire l'ensemble du trajet entre Munich et Vérone, avec une seule locomotive et sans arrêt.

Cela est fondamental pour assurer la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises. Car c'est avant tout au transport de marchandises que le tunnel de base sera utile et c'est bien sur le transport de marchandises par train que nous devons compter pour ralentir le développement du transport routier à travers les Alpes.

La réalisation du tunnel de base s'inscrit donc dans un concept d'ensemble de Munich à Vérone. Cela inclut l'interopérabilité totale de la future ligne et donc l'installation du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS pour 2015.

2.1. Les travaux en cours dans la Vallée de l'Inn en Autriche

D'importants travaux sont en cours dans la basse vallée de l'Inn depuis 2001. Ces travaux sont menés par la société BEG (Brenner Eisenbahn Gesellschaft GmbH) et comportent deux phases.

Dans une première phase, les travaux portent sur la section de 40 km située entre Wörgl et Innsbruck (Kundl/Radefeld – Baumkirchen) sur laquelle converge le trafic Est – Ouest (Vienne – Innsbruck – Graz) et le trafic Nord – Sud vers le Brenner. Il s'agit d'une nouvelle ligne à grande vitesse à deux voies (250 km/h) qui vient doubler la ligne existante et dont 80% est en tunnel ou semi-souterraine. 80% des chantiers sont ouverts et les travaux se poursuivront de manière importante pendant la période 2007-2013 (fin des travaux prévue en 2011).

Dans une seconde phase, il est prévu de poursuivre les travaux vers le nord jusqu'à la frontière allemande. La préparation de cette seconde phase a débuté en 2005 mais reste à un état préliminaire. Le tracé de la ligne n'est pas encore décidé et les coûts n'ont pas encore été estimés. En outre, cette dernière section est indissociable de la section allemande vers Rosenheim.

2.2. Les voies d'accès en Bavière : München – Kufstein

Cette section de 97 km est déterminante pour le débouché nord du tunnel du Brenner, alors même que du côté autrichien des travaux importants sont en cours pour la mise à quatre voies de la ligne dans la vallée de l'Inn.

Le trafic actuel entre Munich et Vienne passe par l'itinéraire Rosenheim-Freilassing-Salzburg. Entre Munich et Rosenheim, ce trafic rejoint donc le trafic à destination de Kufstein vers le Brenner (et le trafic régional de passagers autour de Munich).

Afin de dégager des capacités suffisantes vers le Brenner, il est question :

- De faire passer le trafic à destination de Vienne par Mühldorf, ce qui suppose de faire électrifier cette ligne et de la moderniser;
- De renforcer la ligne Munich-Rosenheim-Kufstein (mise partielle à quatre voies, contournement de Rosenheim).

Pour l'instant, ces travaux ne sont pas programmés dans les financements car ils ne constituent pas une priorité tant que l'horizon de mise en service du tunnel du Brenner n'est pas connu avec certitude. Les travaux devraient comprendre :

- Mise à 4 voies de München – Grafing
- Bypass de Rosenheim
- Mise de l'ensemble de la ligne à 160 km/h
- Installation du système ERTMS (qui est en cours d'installation du côté autrichien et qui sera donc indispensable pour assurer l'interopérabilité).

L'ensemble de ces questions est à un stade d'examen très préliminaire, tant du côté allemand que dans le cadre des discussions entre l'Allemagne et l'Autriche. Il est pourtant fondamental que les investissements sur München-Kufstein soient réalisés à temps pour la mise en service du tunnel du Brenner.

2.3. Les voies d'accès en Italie : Fortezza – Verona

Selon les prévisions actuelles, la mise à quatre voies de la ligne d'accès sud au tunnel du Brenner sera progressivement réalisée pour certaines sections en 2015. L'investissement clé de cette section est la partie Fortezza – Ponte Gardena dans la mesure où les travaux réalisés permettront de diminuer la pente à 11/1000, ce qui permettra de disposer de l'ensemble de l'itinéraire entre Munich et Vérone avec une déclivité réduite et de diminuer considérablement les coûts d'exploitation (une seule locomotive serait suffisante alors que les pentes actuelles nécessitent l'emploi de deux, voire trois, locomotives par train).

Le second point clé est le contournement de Bolzano, indispensable pour assurer le passage d'un nombre important de trains de fret. Sur cette section, les aménagements prévus devraient pouvoir profiter au système de transport régional de passagers.

Ces deux investissements (Fortezza – Ponte Gardena et le contournement de Bolzano) sont indispensables pour que le tunnel de base du Brenner soit exploité de façon satisfaisante. Avec l'amélioration des infrastructures à l'entrée sur Vérone, ils suffiront en terme de capacité pour une première période de fonctionnement du tunnel de base, même si à plus long terme (2030) la mise à 4 voies des parties restantes devra être envisagée.

Dans la mesure où la modernisation de l'accès sud au tunnel du Brenner est déterminante pour le succès du projet, une contribution communautaire significative devrait être prévue pour la période 2007-2013 en faveur de ces projets.

3. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS PRELIMINAIRES

3.1. Sur le financement du tunnel du Brenner

- Compte tenu de l'effort financier communautaire considéré, il ne serait pas responsable de traiter le tunnel du Brenner comme un projet isolé. Il au contraire impératif de l'inscrire dans un ensemble cohérent incluant les voies d'accès. Pour cela, il est recommandé de conditionner le financement des travaux de construction du tunnel à partir de 2007/2008 à l'existence d'un accord ferme des trois Etats membres concernés sur le calendrier et le financement des travaux nécessaires sur les voies d'accès entre Munich et Vérone en ce qui concerne la capacité et l'interopérabilité.
- Dans la mesure où la participation communautaire est une garantie essentielle pour les autres partenaires du projet, il importe de concentrer l'intervention communautaire en utilisant au maximum les possibilités de cofinancement offertes par le nouveau règlement financier RTE. Pour la période 2007-2013, la contribution communautaire demandée, calculée sur la base des 4,5 milliards d'euros de coûts de construction, serait de l'ordre de 900 millions d'euros (50% des coûts d'étude et de sondage, y compris la galerie de reconnaissance et 20% des coûts de construction). Cette somme devrait permettre de fédérer les financements nationaux et de constituer une assise suffisante pour structurer un schéma de partenariat public-privé.

3.2. Sur les voies d'accès vers le tunnel du Brenner

- Il est important pour l'ensemble du projet d'accorder une forte priorité aux voies d'accès en Allemagne et en Italie, en examinant dans les deux cas la possibilité d'un financement communautaire, en particulier pour les sections Fortezza – Verona et Rosenheim – Wörgl.
- L'équipement continu de la ligne entre les terminaux fret de Munich et de Vérone avec le système ERTMS doit être complété au plus tard lors de la mise en service du tunnel de base du Brenner.
- En Bavière, examiner globalement les connections vers l'Autriche (liens avec le PP17) dans le cadre d'une structure bilatérale à mettre en place.

- Les améliorations des voies d'accès doivent apporter des avantages clairs pour les régions frontalières et leurs populations. En particulier, ces améliorations doivent être insérées dans un plan de renforcement des transports locaux dans chaque région ainsi qu'entre les régions concernées. Il importe également que les régions, qui pour certaines participent déjà au financement du projet, soient pleinement impliquées. Il est très positif que les régions participent systématiquement aux réunions de la CIG et il est essentiel que leur participation soit maintenue à un niveau élevé en vue des décisions à prendre.

3.3. Sur la future gestion du corridor

- Alors que des sommes considérables seront investies dans la construction d'une infrastructure de grande capacité entre Munich et Vérone, il est nécessaire de développer une vision ambitieuse et innovatrice concernant la gestion future de cette infrastructure en vue de promouvoir la gestion la plus efficace possible et une totale interopérabilité.
- A titre d'exemple, il serait imaginable de confier la gestion et la maintenance du tunnel et des voies d'accès entre Munich et Vérone à un gestionnaire d'infrastructure unique sous la forme d'une société européenne.

4. PRIORITES D'ACTION POUR LA SECONDE ANNEE D'ACTIVITE

- (1) Inscrire le projet de tunnel de base du Brenner dans un concept global de ligne à grande capacité entre Munich et Vérone, impliquant de traiter simultanément la programmation du tunnel de base, la programmation des voies d'accès et les questions d'interopérabilité (incluant l'installation d'ERTMS) ;
- (2) Accompagner de façon coordonnée avec la BEI les travaux sur le modèle de concession et de financement en facilitant – si nécessaire – la formation d'un consensus entre les Etats, les régions et la Commission (incluant un règlement rapide de la question du financement croisé) ;
- (3) Veiller au respect du calendrier prévu concernant le projet de tunnel de base du Brenner, avec l'objectif d'aboutir à un projet définitif, complet et agréé par les parties début 2007. Pour cela, mettre en œuvre tout initiative permettant de renforcer la coopération entre les instances concernées ;
- (4) Contribuer à la communication sur le projet de tunnel de base du Brenner au niveau local, régional, national et européen afin de créer des conditions favorables à la prise de décision sur le lancement des travaux de construction début 2007 ;
- (5) Procéder à une analyse des autres points critiques du Projet prioritaire n°1, en particulier :
 - . section Halle/Leipzig – Erfurt – Nuremberg
 - tronçon transfrontalier Kufstein – Wörgl
 - sections au Sud de l'Italie.

ANNEXE :

Carte du projet

