



RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE
DU COORDONNATEUR EUROPEEN

Mme Loyola de Palacio

PROJET PRIORITAIRE N° 6
LYON-TORINO-MILANO-TRIESTE-LJUBLJANA-BUDAPEST

Juillet 2006

Bruxelles

Sommaire

1. Introduction et présentation générale du projet :	p.3
2. Mission(s) du coordonnateur européen :	p.5
3. Analyse de la situation :	p.6
3.1 L'apport communautaire :	p.6
3.2 Etat des lieux des différents projets composant cet axe prioritaire :	p.8
4. Avancées constatées :	p.9
5. Questions sensibles :	p.10
5.1 Situation dans la vallée de Suse et conséquence pour le projet :	p.10
5.2 Planification des sections slovènes et hongroises :	p.12
6. Conclusions et recommandations :	p.14
Annexe : Carte du projet prioritaire n°6	

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

1. INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DU PROJET

L'axe prioritaire **Lyon-Turin-Milan-Venise-Trieste-Ljubljana-Budapest (PP6)** consiste en la construction d'environ 750 kilomètres de lignes nouvelles (pour des vitesses de 250 à 300 km/h) en France et en Italie ainsi que l'aménagement¹ de plus de 500 km de voies existantes, principalement en Slovénie et Hongrie. Ce nouvel axe sera mixte sur la plus grande partie de sa longueur : il pourra être emprunté soit par des TGV soit par des trains de fret. Le réaménagement des principaux nœuds ferroviaires (Turin, Milan etc...²) fait également partie intégrante du projet prioritaire n°6. Le coût total estimé de l'ensemble de l'axe dépasse les **39 milliards d'€ dont la majeure partie doit encore être investie.**

La réalisation de ce dernier doit contribuer à réduire de façon significative les temps de parcours pour les trains de voyageurs sur l'ensemble de l'axe, alors que pour le fret, la capacité sera plus que doublée par rapport à la situation actuelle. Dans un même temps, la nouvelle infrastructure garantira une qualité de service et une fiabilité nettement supérieures en comparaison avec l'actuelle situation.

En particulier, la réalisation du tronçon transalpin, entre la France et l'Italie s'inscrit dans une **optique de transfert modal** – de la route vers le rail - dans une zone sensible du point de vue environnemental. A terme, un service d'autoroute roulante est prévu sur grande échelle, de la région Lyonnaise jusqu'en Lombardie, afin d'offrir une alternative compétitive au transport routier.

Le PP6 qui relie Lyon à Budapest peut être scindé en plusieurs sections bien distinctes, de par leurs caractéristiques et leur état d'avancement. Il comprend **trois tronçons transfrontaliers** (France-Italie, Italie-Slovénie et Slovénie-Hongrie), les deux premiers qui se trouvent dans des zones montagneuses nécessitent d'importants ouvrages d'art et leur poids – en terme de besoin de financement – est particulièrement significatif. La description succincte de l'ensemble des 13 tronçons qui composent ce corridor est la suivante :

i. **section Lyon-Chambéry (F)** : le projet consiste en la réalisation d'une ligne à grande vitesse pour les voyageurs, les lignes existantes, seraient libérées de ce trafic, ce qui permettra d'augmenter sensiblement la capacité du transport régional et de marchandises. Aucune date officielle n'est arrêtée pour le moment, mais il est difficilement envisageable que cette section soit mise en service avant 2015.

ii. **section Chambéry-St Jean de Maurienne (F)** : les études d'Avant Projet Sommaire (APS) ont été réalisées. Des études complémentaires ont été lancées afin de définir l'option la plus réaliste et la moins onéreuse (éventuellement en phasage) compte tenu de la nécessité de réaliser 2 tunnels de plus de 20 km. La réalisation de

¹ Entendu comme « upgrading » ce qui comprend électrification, rectification de tracé, relèvement de vitesse, suppression de « goulots d'étranglement » etc...

² Le nœud de Lyon (projet du contournement ferroviaire par l'Est) au même titre que les autres nœuds devrait faire partie intégrante du projet prioritaire.

la section devrait se faire en parallèle avec le tunnel de base – la mise en service devrait être à l’horizon 2020.

iii. **section franco-italienne (tunnel de base)**, St Jean de Maurienne (F) – Bruzolo (I), la date la plus réaliste pour son achèvement se situe – au mieux - vers 2019-2020. Cette section rencontre l’opposition des habitants de la vallée de Suse à sa réalisation. La France a lancé le 23 mai 2006, l’Enquête d’Utilité Publique (EUP) qui s’est terminée le 30 juin 2006 et qui doit aboutir, d’ici la mi-2007 à une Déclaration d’Utilité Publique (DUP) prélude au lancement de l’opération.

iv. **Bruzolo-Turin** : initialement prévue en 2011-2012, la réalisation de ce tronçon est désormais reportée à 2014-2015 (il comprend également l’aménagement du nœud de Turin, qui a été remanié par la municipalité afin que celui-ci ne soit plus en surface mais en tunnel) – avec des coûts et des temps de réalisation supérieurs aux prévisions précédentes. Des modifications ultérieures au projet ne sont pas à exclure.

v. **Section Turin-Milan** : en cours de construction, la mise en service de la première sous-section **Turin-Novare** a eu lieu en février 2006 et la section Novare-Milan devrait être mise en service au début 2009.

vi. **Section Milan-Treviglio** : en cours de réalisation (construction de 2 nouvelles voies parallèles à celles existantes) permettant une capacité de plus de 500 trains par jour. Prévision de mise en service, fin 2006.

vii. **Treviglio-Vérone**, l’approbation du projet devait être donnée fin 2005 et le début des travaux était prévu en 2006. Le calendrier n’a pas été confirmé pour le moment et dépendra beaucoup des arbitrages budgétaires que devra faire le nouveau gouvernement italien.

viii. **Vérone-Padova** : la section pose problème et en particulier la traversée de Vicenza a fait l’objet de nouvelles études de tracé et d’insertion dans le territoire. Au mieux les travaux ne pourront débuter qu’en 2009 et être achevés vers 2015.

ix. **Padova-Mestre (Venise)** : en cours de réalisation (construction de 2 nouvelles voies parallèles à celles existantes) permettant une capacité de plus de 500 trains par jour. Mise en service en 2008 ;

x. **Mestre (Venise) – Trieste** : études en cours. Plusieurs hypothèses, notamment de tracé, sont à l’étude pour la jonction avec le réseau Slovène. Le coût de l’infrastructure étant très élevé (près de 5 milliards d’€), il n’est pas exclu qu’un phasage dans la réalisation de ces tronçons soit décidé.

xi. **Trieste/Koper-Divača**: le tracé, le type de projet et les dates de réalisation sont encore à définir. Des incertitudes persistent quant à la réalisation de la section internationale, même si une étude – dans le cadre **d’Interreg IIIa** vient d’être lancée au début de l’année 2006. Il est peu probable que la réalisation du tronçon transfrontalier puisse démarrer avant 2012-2013 ;

xii. **Divača – Ljubljana – frontière hongroise** : des aménagements sur des lignes existantes sont en cours de même que les études pour la nouvelle connexion entre Ljubljana et le port de Koper (partiellement nouvelle infrastructure). Le plan des infrastructures Slovène prévoit des investissements importants pour la

reconstruction partielle de la ligne Divača-Ljubljana (calendrier à définir) alors qu'au-delà de Ljubljana, l'infrastructure – pourtant obsolète – ne devrait bénéficier, dans un premier temps, jusqu'à la frontière hongroise que d'une modernisation limitée (électrification – suppression des passages à niveau).

xiii. **frontière hongroise - Budapest** : des aménagements sont prévus (certains déjà en cours) afin de moderniser l'infrastructure : électrification, augmentation de la vitesse et suppression de passages à niveau.

2. MISSION(S) DU COORDONNATEUR EUROPEEN

L'approche retenue par le coordonnateur – compte tenu de la longueur de l'axe (plus de 1400 kilomètres au total) - a été de regrouper ces différentes sections en quatre tronçons principaux, à l'intérieur desquels doit être assurée la cohérence entre les différents projets qui les composent. Ceci passe par une bonne coordination entre Etats et les promoteurs de projets, au niveau notamment du calendrier de mise en œuvre). Ces tronçons sont :

- Lyon-Turin;
- Turin-Trieste ;
- Trieste-Ljubljana ;
- Ljubljana-Budapest.

Un programme de travail détaillé, relatif au développement de cet axe prioritaire, comprenant des objectifs à court et moyen terme a été présenté aux ministres des transports français, italien, slovène et hongrois ainsi qu'à la BEI³. De nombreuses missions sur place ont eu lieu, afin de se rendre compte de l'état de l'infrastructure, de l'avancement de la planification⁴ et pour dialoguer, là où cela s'est révélé nécessaire, avec l'ensemble des parties intéressées. La situation particulière concernant la Vallée de Suse a notamment nécessité de la part du coordonnateur, une attention particulière dès fin octobre (voir chapitre spécifique).

Par ailleurs, dans le courant du mois de février, le coordonnateur a été auditionné par le Parlement européen (Commission TRAN) à qui il a rendu compte de l'avancement de sa mission.

Le coordonnateur a considéré que le tronçon Turin-Trieste, dont les composantes sont, pour la plupart, soit en phase avancée de construction⁵, soit de planification et qui rentrent dans le plan national italien de développement d'un réseau AV/AC (Alta Velocità/ Alta Capacità = à grande vitesse et grande capacité) revêtait une

³ Il est de l'avis du coordonnateur que la Banque Européenne d'Investissement ne devrait pas se limiter au rôle de prêteur. Il faudrait envisager d'autres formes de participation de celle-ci dans le projet. Ces aspects doivent être discutés dans les prochains mois, dans le cadre de la préparation du montage financier du projet.

⁴ Un questionnaire relatif au coût des différentes sections a été soumis aux quatre Etats membres concernés qui ont tous fourni les informations demandées.

⁵ Turin-Novare étant en service depuis février 2006.

priorité moindre dans le cadre de sa mission. **Le coordonnateur s'est ainsi focalisé essentiellement sur les sections transfrontalières et leurs accès.**

Le présent document fournit ainsi un état des lieux fidèle du projet – sur la base des constatations faites par le coordonnateur – et doit permettre de mettre en lumière les avancées faites au cours de cette période, les objectifs encore à atteindre et les problèmes non encore résolus. Sur cette base, le coordonnateur s'est fixé pour la période juillet 2006 – juin 2007, un calendrier d'actions précis qui est repris en annexe. Le rapport permet également de fournir une première quantification (indicative à ce stade) des besoins financiers concernant le projet qui pourra être utilisée par la Commission dans le cadre de la programmation financière pluriannuelle 2007-2013.

Au cours de sa première année d'activités, le coordonnateur s'était fixé les objectifs suivants:

- Contribuer à trouver une solution à l'impasse dans laquelle se trouve le projet dans la vallée de Suse, permettant un démarrage effectif des activités dans les meilleurs délais;
- 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 ;
- Contribuer à obtenir l'accord des autorités slovènes et italiennes en vue d'une planification commune de la section transfrontalière italo-slovène ;
- Etablir des priorités *indicatives* de soutien pouvant être utiles à la Commission dans le cadre de la programmation pluriannuelle 2007-2013 ;

3. ANALYSE DE LA SITUATION

Cette analyse mérite d'être traitée sous deux aspects : l'état des lieux des différentes composantes de cet axe prioritaire, l'apport communautaire potentiel aux différents projets.

3.1. L'apport communautaire

En commençant par le second point, face aux retards flagrants qui affectent notamment les sections transfrontalières de cet axe, retards mis en évidence dans le cadre du rapport « Van Miert »⁶ et dans la proposition de nouveau règlement RTE de juillet 2004⁷, la communauté se doit d'apporter au projet, un soutien financier optimal, à la hauteur de son importance pour les réseaux transeuropéens de transport. Une contribution communautaire équivalent à 20% du coût total des sections transfrontalières pourrait ainsi être envisagée⁸. Ce taux s'entend comme un

⁶ Rapport du groupe à haut niveau présidé par l'ancien commissaire Karel Van Miert et réalisé à la demande de la Commission (publié en juin 2003).

⁷ COM (2004) 475

⁸ Ce taux de 20% est par ailleurs une condition posée par la France et l'Italie, dans le cadre du mémorandum du 5 mai 2004, en vue de la réalisation de la partie internationale du Lyon-Turin.

taux *effectif*, et non comme un taux maximum théorique car un taux moindre rendrait très problématique la réalisation desdites sections aux dates indiquées dans la décision sur les orientations RTE.

Des projets d'une telle envergure sont, de par leur ampleur, peu propices pour un financement de type PPP. Une contribution communautaire de 20% sous-entend que la participation des budgets des Etats devrait être au moins de l'ordre de 80%, ce qui, dans ces temps de rigueur budgétaire, peut s'avérer difficile.

Quelles autres options de financement peut-on explorer dès lors ? En dehors d'un possible recours au partenariat public privé (sur la partie « superstructure » du projet, la moins soumise aux risques de construction), l'affectation au financement de ces projets du "mark-up" permis par la nouvelle directive **Eurovignette** 2006/38/CE du 17 mai 2006 devrait ainsi être évaluée avec attention. Avec un bémol toutefois, car les montants collectés – même s'ils peuvent représenter un apport intéressant au financement du projet – pourront difficilement s'avérer **déterminants** pour le lancement des tronçons les plus critiques (en terme de besoins financiers).

Un des points qui n'a pas encore été tranché dans ce contexte, concerne la définition de la notion de "corridor". Les axes de transit franco-italiens ne sont pas limités aux seules traversées alpines du Mont Blanc et du Fréjus. L'application d'un "mark-up" à ces seuls itinéraires aurait pour conséquence un transfert du trafic routier de poids lourds vers d'autres passages, notamment celui de Vintimille. Les mesures – prises pour des raisons de sécurité – d'encadrement du trafic dans les deux tunnels alpins ont ainsi déjà engendré un glissement non négligeable des transit des poids lourds vers Vintimille. **Aussi, une approche couvrant la totalité des passages alpins représenterait sans nul doute la solution la plus appropriée pour la mise en œuvre de la directive.**

Par ailleurs, à défaut de disposer – dans le cadre du budget RTE - d'un taux de soutien aussi incitatif que celui en vigueur notamment pour le fonds de cohésion, il serait intéressant d'analyser la possibilité de mettre en œuvre des modalités de financement adaptées pour ces grands projets – exceptionnels par leur ampleur et leur complexité - à l'instar de ce qui a été fait pour GALILEO. La mise en œuvre d'un financement *ab initio*⁹ permettrait ainsi de maximiser l'apport communautaire en le concentrant dans la phase initiale, la plus délicate, et de mettre en application de façon concrète le principe **d'additionnalité**, qui s'avère primordial pour des projets pour lesquels les Etats membres ne peuvent anticiper la totalité des financements.

Enfin, une bonne discipline dans la gestion des ressources communautaires qui sont plus limitées par rapport aux prévisions initiales passe nécessairement par la **concentration des fonds communautaires** sur les sections les plus critiques du point de vue du financement (en étant parallèlement parmi les plus intéressantes d'un point de vue européen).

La priorité est mise dans ce contexte sur les tronçons transfrontaliers. Le montant du soutien financier communautaire qui leur sera attribué est ainsi une

⁹ Une des conséquences positives de l'application d'un financement *ab initio* est une réduction des frais financiers inhérents au projet.

variable capitale de ces projets et représentera vraisemblablement l'élément « déclencheur » de leur réalisation. Les autres parties de l'axe, indépendantes de ces tronçons et qui bénéficient déjà d'une priorité au niveau national (ce qui est le cas, par exemple, des sections entre Turin et Trieste) devraient ainsi bénéficier d'une priorité moindre en terme de soutien communautaire.

3.2. Etat des lieux des différents projets composant cet axe prioritaire

Les différentes rencontres avec les autorités des Etats membres concernés par la réalisation du PP6 n'ont pas permis de lever la totalité des incertitudes qui persistent sur le planning de réalisation de certaines sections pour lesquelles les engagements des Etats et la budgétisation des besoins sont encore à un stade précoce. Le coût du seul tronçon Lyon-Turin s'élève à près de **14 milliards €**, dont **6.7 milliards** (aux conditions économiques 2003) pour la section transfrontalière (tunnel de base) et près de **3.5 milliards** pour les accès en France. La décision d'engager les travaux – à fortiori si la majeure partie du financement est publique et si l'apport communautaire reste limité - nécessite que les Etats concernés aient identifié les ressources nécessaires. Les principales incertitudes sur la date de lancement des opérations concernent notamment :

- **les sections d'accès du tunnel de base, côté français ;**

- **la section d'accès côté italien**, dont la réalisation était prévue en 2002 et qui se heurte, comme pour le tunnel de base à une opposition des populations locales. La réalisation de l'ensemble des sections italiennes sera subordonnée à la vérification de l'état des finances publiques demandée par le nouveau gouvernement italien qui pourrait aboutir à des arbitrages dans les dépenses ;

- **le tunnel de base** (pour lequel, l'Italie et la France ont signé un accord, le 5 mai 2004, stipulant que leur engagement était subordonné à l'obtention d'un soutien communautaire équivalent à au moins 20% du coût total du projet) ;

Il est de l'avis du coordonnateur que la réalisation du tronçon international pourrait être un élément **déclencheur** incitant les Etats à respecter leurs engagements sur les sections d'accès.

- **la section transfrontalière italo-slovène** ainsi que la connexion entre **Divača et Ljubljana**.

Les seules sections dont la réalisation devrait être achevée entre 2013 et 2015 sont les sections de la ligne nouvelle AV/AC Turin-Venise ainsi que les tronçons hongrois. Ceci ne signifie pas cependant que cet axe ne disposera pas – d'ici là – de potentialités de croissance importantes. L'augmentation du potentiel de l'axe ferroviaire entre Lyon et Budapest doit démarrer dès à présent afin de permettre la mise en œuvre d'une politique ciblée visant à favoriser le report modal.

Il faudra veiller, dans ce contexte, à une bonne coordination des priorités dans l'exploitation de cet axe. Les différentes rencontres qui ont eu lieu au cours des mois passés ont démontré que cette coordination n'était pas optimale (les priorités

différent selon les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs¹⁰) et ceci pénalise notamment le développement du fret. La viabilité de la section Lyon-Turin, tout comme celle du tronçon transfrontalier italo-slovène, dépendra grandement de la mise en œuvre d'une politique de report modal. **A ce titre, la France et l'Italie devraient s'engager formellement à ne pas accroître la capacité des axes routiers transalpins du Mont-Blanc et du Fréjus.**

Par ailleurs, le coordonnateur a également identifié **un certain manque de cohérence dans le type d'infrastructure qui était planifié** le long de l'axe en question. La qualité de l'infrastructure planifiée, notamment en terme de capacité ou encore de vitesse, diffère selon le pays et se dégrade notamment sur la partie orientale de l'axe. Cet aspect est très important, puisqu'il déterminera l'attractivité de ce dernier, notamment pour des trafics de longue distance directement en concurrence avec le mode routier (pour le fret en particulier) ou avec l'avion (pour les voyageurs).

Le niveau de service¹¹ offert tout au long de l'axe devrait être le plus homogène possible. Cet aspect n'a pas été suffisamment approfondi puisque la planification de l'infrastructure ainsi que son utilisation restent des prérogatives nationales. De cette situation découle le manque d'attrait du transport ferroviaire sur cet axe. Une coordination des interventions sur l'infrastructure est ainsi nécessaire le plus en amont possible du processus de planification, de même qu'une plus grande cohérence dans l'attribution des sillons – notamment sur les sections les plus congestionnées devrait être envisagée dès à présent, de telle sorte à créer une dynamique au niveau du trafic avant même que la nouvelle infrastructure ne soit mise en service. Une avancée notable pourrait avoir lieu dès 2008, à l'issue des travaux de mise au gabarit du tunnel historique, préfigurant la mise en place d'une autoroute ferroviaire sur grande échelle. Dans un premier temps, la possibilité d'étendre l'actuelle autoroute ferroviaire (limitée pour l'instant à la section Aiton-Orbassano) pourrait être prise en considération. Une service d'autoroute ferroviaire reliant la région lyonnaise à Novare d'ici la fin de la décennie pourrait ainsi préfigurer l'autoroute ferroviaire alpine sur grande échelle qui utilisera la nouvelle infrastructure lorsque celle-ci sera terminée, permettant de reporter un part importante du trafic sur le rail et générant des bénéfices sensibles pour l'environnement.

4. AVANCEES CONSTATEES

Si tous les objectifs que s'était fixés le coordonnateur dans le cadre de son mandat n'ont pas pu être encore atteints, les démarches entreprises ont consenti à obtenir une première série de résultats encourageants sur l'ensemble de cet axe. Tout d'abord, il faut signaler l'importance que représente **l'analyse non pas d'un tronçon ou d'un projet isolé, mais de la totalité du tracé et des composantes de cet axe.** Ceci a permis non seulement de mieux appréhender les potentialités du PP6

¹⁰ Il faut noter que contrairement à ce qui s'est passé au cours des années récentes au Brenner, Simplon et Gothard, aucun nouvel opérateur ferroviaire ne s'est implanté sur les axes ferroviaires franco-italiens.

¹¹ On entend par niveau de service, d'une part la garantie que cet axe soit interopérable, que l'infrastructure ait des caractéristiques équivalentes et qu'une coordination dans le choix des priorités lors de l'attribution des sillons soit mise en place.

dans sa globalité mais également de mieux déterminer l'impact que chaque tronçon isolé peut avoir sur les autres parties de l'axe et sur la cohérence de celui-ci en totalité – en particulier si le calendrier de réalisation présente des différences sensibles. Cette nouvelle approche a ainsi permis de mieux identifier les priorités et les questions sensibles nécessitant des réponses de la part des autorités concernées. Un approfondissement de ces aspects fait partie du programme de travail du coordonnateur pour la seconde partie de l'année.

Dans ce contexte, il n'est pas exclu qu'une analyse des synergies et des potentialités croisées qui existent entre le projet prioritaire « TGV Sud » (branche Méditerranée) et le projet prioritaire Lyon-Budapest soit également réalisée.

En ce qui concerne les avancées constatées sur cet axe il faut noter en particulier :

- la décision du ministre français des transports concernant **le choix des tracés de la section d'accès au tunnel de base prise au début 2006**. La France a opté pour un tracé et un phasage de la réalisation de la section Lyon-sillon alpin, la priorité étant mise sur la réalisation de l'infrastructure dédiée fret, ce qui est conforme aux attentes de la Commission;

- **le lancement par la France de la procédure d'Enquête d'Utilité Publique relative au tunnel transfrontalier du projet Lyon-Turin, le 23 mai 2006**. Cette enquête publique – qui s'est déroulée dans un climat serein - représente une étape concrète et significative en vue du lancement de l'opération d'ici 2010 ;

- la décision des autorités italiennes, le 12 décembre 2005 de créer **un « observatoire de la vallée de Suse »**, auquel est donnée la responsabilité de trouver des solutions aux difficultés que traverse le projet dans la vallée de Suse. M. Virano nommé à sa tête par le précédent gouvernement a été confirmé, début juin. Le gouvernement italien a également réuni – le 29 juin - les principaux acteurs nationaux et régionaux au sein d'un groupe de contact dans le but d'examiner les réponses à donner aux interrogations des opposants au projet. L'objectif que le gouvernement s'est fixé est de parvenir à une proposition concrète d'ici la fin de l'année 2006 (voir chapitre dédié à ce sujet) ;

- **la mise en service de la ligne nouvelle Turin-Novare en février dernier**. Il est important de noter que cette ligne répond aux certifications d'interopérabilité en étant, notamment, équipée de l'ETCS niveau 2 (opérationnel).

- **la signature**, par les ministres des transports italien et slovène, le 28 février 2006, d'un accord **permettant de lancer une étude de faisabilité** sur les conditions de réalisation du tronçon transfrontalier sur **la section Trieste-Divača**¹².

¹² L'étude est cofinancée via Interreg IIIa et doit aboutir d'ici 2008.

5. QUESTIONS SENSIBLES

Ces avancées ne doivent cependant pas faire oublier que le projet se heurte encore – outre aux difficultés de nature financière - à des incertitudes quant au calendrier de réalisation de plusieurs tronçons.

5.1. Situation dans la Vallée de Suse et conséquences sur le projet.

Il s'agit à l'heure actuelle de la question la plus sensible qui pourrait avoir un impact sur le développement de l'ensemble cet axe prioritaire, à laquelle le coordonnateur considère qu'il est urgent d'apporter une réponse. Le chantier de Venaus – dans la vallée de Suse – où devait être réalisée une des quatre galeries de reconnaissance prévues est arrêté depuis début 2005, compte tenu de l'opposition d'une partie des habitants de la vallée. Les retards qui en découlent ont désormais pris des proportions inquiétantes et risquent d'avoir un impact significatif sur le calendrier de mise en œuvre du projet. Les opposants au projet, manifestent plusieurs griefs à l'égard du projet et de son impact sur la vallée de Suse, ils considèrent notamment que:

- le projet n'est pas justifié, compte tenu du trafic escompté et du fait que la vallée de Suse est déjà largement concernée par des infrastructures (transport – énergie) ;
- la ligne historique possède encore une réserve de capacité de trafic, qu'ils estiment importante en cas de modernisation de celle-ci;
- le projet présente des risques pour la santé (présence d'amiante et de radon) et l'environnement non maîtrisés. A cela s'ajoute le fait que la législation en vigueur (Legge n°441, dite « Legge Obiettivo ») n'exige pas d'Evaluation d'Incidences sur l'Environnement (EIE) pour les tunnels exploratoires¹³.

Dans le cadre de son mandat, le coordonnateur qui s'est rendu dans la vallée de Suse, le 24 novembre dernier - a décidé de promouvoir une médiation européenne afin de tenter de relancer le dialogue en apportant certaines garanties aux habitants de la vallée. La Commission a ainsi fait réaliser, par des experts, une évaluation indépendante de la qualité et de la cohérence des études réalisées par Lyon-Turin Ferroviaire sur les questions au cœur des préoccupations des habitants de la Vallée de Suse, à savoir :

- santé;
- environnement;
- choix de la réalisation d'une ligne nouvelle contre modernisation de la ligne actuelle.

Les experts ont ainsi fourni des éléments à la Commission permettant de juger si les études réalisées par LTF peuvent être considérées comme cohérentes et fiables avec les objectifs affichés et, le cas échéant, ils ont indiqué les éventuelles lacunes que l'on pourrait constater et les recommandations sur des améliorations à apporter ou

¹³ La Commission a ouvert une procédure d'infraction à l'encontre de l'Italie sur la compatibilité de la Legge Obiettivo avec le droit communautaire. L'exclusion des galeries de reconnaissance – telles que Venaus – du champ d'application complet de l'EIE pourrait être en infraction avec la législation communautaire.

des études complémentaires à intégrer. Les experts considèrent notamment que la possibilité – avancée par les opposants au projet de ligne nouvelle - d'envisager une modernisation de l'ensemble de la ligne historique ne permettrait pas de répondre à l'objectif du rapport modal compte tenu des caractéristiques intrinsèques de cette ligne qui date du milieu du XIX^{ème} siècle. Le rapport a été mis rendu public à la fin du mois d'avril 2006¹⁴.

Au-delà même des résultats de cette évaluation, le rapport des experts fournit des éléments d'information sur le projet afin que les habitants de la vallée de Suse puissent se forger leur propre opinion sur l'intérêt de réaliser cet ouvrage¹⁵. Sans pour autant minimiser les risques - la découverte d'amiante durant le chantier reste possible – ni l'impact sur le territoire pendant la phase de construction, le rapport confirme le bien fondé des études en cours afin de minimiser l'impact du projet sur l'environnement et d'assurer la maîtrise des risques sur la santé. Le gouvernement italien pourra s'appuyer sur « *l'osservatorio* » de la vallée de Suse, afin **d'apporter des réponses, claires, transparentes aux interrogations des habitants de la vallée de Suse, en matière notamment de santé et d'environnement, en leur permettant de comparer les avantages escomptés de ce projet avec ses nuisances potentielles** (notamment pendant sa phase de construction).

Le coordonnateur attache une importance particulière aux démarches qui seront entreprises à travers *l'osservatorio* de la vallée de Suse. Il invite notamment les autorités concernées, au niveau local, régional et national, à étudier la façon de mettre en œuvre le projet Lyon-Turin parallèlement à un processus de réhabilitation de la vallée de Suse (par exemple assainissement des terrains – réaménagement de certains réseaux notamment électrique¹⁶).

Par ailleurs, le coordonnateur souhaite pouvoir 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.

5.2. Planification des sections slovènes et hongroises.

Sur la partie orientale de l'axe, les préoccupations concernent à la fois le calendrier de réalisation et le type d'infrastructure planifiée. A court terme, seules des interventions limitées sont prévues. La réalisation d'une nouvelle infrastructure avec des caractéristiques plus modernes – à l'horizon 2020 – depuis la frontière italienne jusqu'à la frontière hongroise, a été chiffrée par les autorités slovènes à près de 3

¹⁴ Le rapport est disponible sur le site http://europa.eu.int/comm/ten/transport/priority_projects/index_en.htm

¹⁵ A la suite de l'entretien entre Mme de Palacio et le président du Conseil Italien, M. Prodi, ce dernier a demandé que soit réalisée une évaluation par une tierce partie sur la question du trafic sur les itinéraires France-Italie. Le coordonnateur a répondu favorablement à cette demande et les résultats devraient être connus à l'automne.

¹⁶ La faisabilité de l'enfouissement de certains réseaux électriques, en utilisant les tunnels ferroviaires, pourrait être étudiée dans le cadre du tracé du projet dans la basse vallée de Suse.

milliards d'€, montant considérable pour la Slovénie. Il est ainsi fortement à craindre qu'une seule partie de ce programme (Koper-Ljubljana) sera réalisé d'ici 2020 avec des conséquences sur la capacité de l'axe prioritaire n°6 d'assurer pleinement, au-delà de Trieste, son rôle de lien entre le cœur de l'Union et les nouveaux Etats (y compris à terme, les prolongements vers la Croatie). **La nécessité d'une bonne coordination dans la planification des différents fonds communautaires (RTE, fonds de cohésion et fonds structurels) prend ici toute son importance.**

Par ailleurs, les caractéristiques prévues pour le tronçon connectant le réseau slovène à celui hongrois sont très disparates par rapport au reste de l'axe. Les seules interventions prévues concernent l'électrification et la suppression de plusieurs passages à niveau une section importante restant à voie unique, avec des caractéristiques de tracé difficilement compatibles avec une vitesse commerciale compétitive. Ce qui fait courir le risque de voir apparaître un goulet d'étranglement important sur cet axe, ne permettant pas au transport ferroviaire de répondre à une potentielle augmentation de la demande à moyen/long terme – notamment pour le fret. Ceci diminuerait ainsi la valeur ajoutée des autres investissements réalisés sur cet axe.

Seule une coordination **optimale** des différentes interventions communautaires permettra de contribuer à la réalisation de ces projets prioritaires dans les délais qui ont été établis dans les orientations RTE-T par le Parlement européen et le Conseil. Aussi, ces tronçons prioritaires devraient-ils, de l'avis du coordonnateur européen, bénéficier d'une attention particulière dans les cadres stratégiques communautaires nationaux pour la programmation des fonds structurels et de cohésion 2007-2013 en cours de préparation.

Afin de relier la partie occidentale de l'axe jusqu'au cœur des nouveaux Etats membres, une nouvelle branche – permettant de relier Trieste à Budapest - en passant par Tarvisio, Villach et Graz pourrait être ajoutée au PP6. Ceci permettrait de connecter l'axe prioritaire n°6 à celui n°17 (et notamment à Bratislava). Cette option a été évoquée à plusieurs reprises lors des colloques avec les autorités des régions concernées. Les investissements nécessaires notamment en Autriche et en Hongrie doivent cependant encore être évalués et le calendrier de réalisation précisé. Des investigations supplémentaires pour juger de ses potentialités doivent ainsi être menées dans les prochains mois.

Par ailleurs, le coordonnateur attache une importance particulière à une meilleure coordination entre les principaux ports qui se trouvent le long de la partie orientale du PP6 (Venise-Trieste-Koper). Sans pour autant remettre en cause le principe de concurrence entre ces ports, il s'avèrerait utile de mieux identifier de possibles synergies afin de renforcer l'utilisation du transport ferroviaire, via le PP6.

Les volumes notamment en terme de trafic de conteneurs de ces ports – pris isolément – restent marginaux par rapport à ceux des ports du *northern range* (Anvers -Rotterdam – Hambourg) . Ceci permet difficilement d'atteindre une masse critique rendant attractive l'utilisation du transport ferroviaire. Dans ce contexte, le coordonnateur estime que renforcement des connexions de ces ports à l'axe prioritaire n°6, de même que des connexions entre ces ports s'avère indispensable. Si le port de Koper était relié directement à Trieste (ce qui n'est pas le cas actuellement) on pourrait, par exemple, envisager que des trains partant de ce port en partie vides puissent compléter leur chargement à Trieste (qui n'est distant que

d'une douzaine de kilomètres). Ceci permettrait de maximiser l'utilisation du transport par fer.

6. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Il ressort de cette première analyse de l'axe prioritaire n°6 que, celui-ci, malgré des potentialités certaines, se trouve confronté à quatre problèmes majeurs que les autorités concernées se doivent d'affronter dans les meilleurs délais :

i. un problème de **cohérence du planning** de réalisation de sections contiguës (à l'intérieur des tronçons identifiés par le coordonnateur) ;

ii. l'**opposition au projet d'une partie de la population de la Vallée de Suse (que traverse celui-ci)** et qui pourrait avoir des répercussions à la fois sur le calendrier de réalisation et sur la cohérence de l'axe dans sa totalité ;

iii. des **incertitudes sur les engagements financiers des Etats** sur certaines sections et la nécessité d'obtenir un levier communautaire adéquat pour palier les déficits de financement nationaux ;

iv. le **manque de cohérence dans les caractéristiques de l'infrastructure** sur les sections slovènes et hongroises.

A ces quatre points, il faut ajouter un aspect qu'il ne faut pas négliger. Il n'y a pas, à l'heure, actuelle et si l'on excepte la partie transfrontalière franco-italienne de planification intégrée, ni de réelle vision globale du développement de l'ensemble du corridor. De ceci découlent les problèmes de divergence de calendrier ou bien de choix de type d'infrastructure le long de l'axe.

Il conviendrait qu'à l'avenir une coopération renforcée soit mise en œuvre par l'ensemble des parties intéressées. Il existe à ce titre – pour la partie transfrontalière entre St Jean de Maurienne (F) et Bruzolo (I) **une Commission Intergouvernementale (CIG) pour le Lyon-Turin**, dont la mission est de coordonner l'activité des services des deux Etats et de superviser le promoteur de projet afin de préparer le lancement du projet. Son rôle de « catalyseur » du projet devrait par ailleurs être renforcé.

Enfin, dans la mesure où la réalisation complète de cet axe n'est pas envisageable avant 2020, **le coordonnateur recommande que soient prises, dès à présent et de façon coordonnée, des mesures visant à renforcer l'attractivité du transport de marchandises sur longue distance.**

De l'ensemble de ces constatations découlent **les propositions de soutien communautaires** – indicatives – que fournira le coordonnateur à la Commission afin de l'aider dans sa programmation financière 2007-2013. La solution de facilité aurait consisté à recommander le soutien des sections les moins problématiques techniquement et financièrement afin de garantir une utilisation rapide des fonds communautaires.

La cohérence de l'axe ne se conçoit cependant pas sans la réalisation des sections transfrontalières qui ont été identifiées comme les plus complexes et celles qui accumulent les retards les plus flagrants. C'est la raison pour laquelle le coordonnateur estime que la priorité dans le cofinancement communautaire au titre du budget 2007-2013 devra aller à ces sections. Cela se traduit de la façon suivante :

- un soutien équivalent à **20% du coût total de la section transfrontalière franco-italienne**. Ceci représenterait pour la période 2007-2013 environ **un milliard d'€**. Ce financement est conditionné par la garantie que les autorités italiennes mettront tout en œuvre – dans les meilleurs délais - pour trouver des solutions pour faire face aux difficultés rencontrées dans la vallée de Suse¹⁷.

- un soutien équivalent à **10%** du coût total des sections d'accès françaises et italiennes au tunnel de base.

- **un soutien jusqu'à 50%** pour la poursuite **des études** de la section italo-slovène et des sections entre **Divača et Budapest**, en complément du soutien qui pourrait être octroyé au titre des fonds structurels et de cohésion **pour la construction** de cette infrastructure, à la condition toutefois que cette dernière soit cohérente (et bien sûr interopérable) avec le reste de l'infrastructure composant cet axe prioritaire.

¹⁷ Le coordonnateur a dans ce contexte demandé à la Commission Intergouvernementale de lui fournir une feuille de route avec les mesures à mettre en œuvre – agrémentées d'un calendrier précis – afin de faciliter la reprise du dialogue.

Programme de travail juillet 2006 – juin 2007

Action	Objectif	Aspects « critiques »	Situation	Contacts
1. Etablir un état des lieux de l'ensemble du corridor.	Présenter un premier rapport sur la situation à la Commission d'ici juillet 2006	Maturité des projets – concordance des calendriers	Terminé	Autorités FR, IT, SLO, H gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, Membres du PE
2. Obtenir un calendrier précis et des garanties de financement pour la réalisation des sections composant l'axe prioritaire n°6	Aider la Commission dans la préparation de la proposition de programmation pluriannuelle 2007-2013 Développer un plan de financement avec les autres partenaires communautaires (DG REGIO, BEI etc...), notamment pour les sections qui peuvent bénéficier d'un soutien communautaire à travers d'autres fonds que ceux RTE.	Concilier les calendriers de réalisation et contraintes financières Obtenir des garanties sur les engagements financiers de chaque partie intéressée. Coordonner les différents fonds communautaires. Mécanismes de financement innovants Adoption du règlement financier RTE Position des autorités Italiennes	Première évaluation – juillet 2006. Version définitive novembre 2006	Autorités FR, IT, SLO, H, promoteur(s) du projet, autorités locales, BEI, institutions financières, DG REGIO.
3 Identifier les problèmes potentiels qui pourraient affecter la réalisation de l'axe.	Proposer pour chaque section posant problème des solutions d'ordre technique, environnemental et administratif	Concordance du calendrier concernant la réalisation des différentes sections. Interopérabilité des réseaux Concordance des politiques (priorités) Situation dans la vallée de Suse	Problèmes partiellement identifiés	Autorités FR, IT, SLO, H promoteur(s) du projet, autorités locales, gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires DG REGIO.
4. Identifier les synergies entre le PP3 (TGV Sud branche Méditerranée) et PP6, dans le but de créer un axe ferroviaire à grande capacité est-ouest au sud des Alpes.	Proposer un plan d'action commun PP3-PP6	Organisation d'une rencontre réunissant les autorités concernées Déclaration d'intention (?) relative au développement de ce corridor Méditerranée-Alpes.	Présenter les conclusions dans le prochain rapport	Coordonnateur PP6, Autorités FR, ES, promoteur(s) du projet, gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires