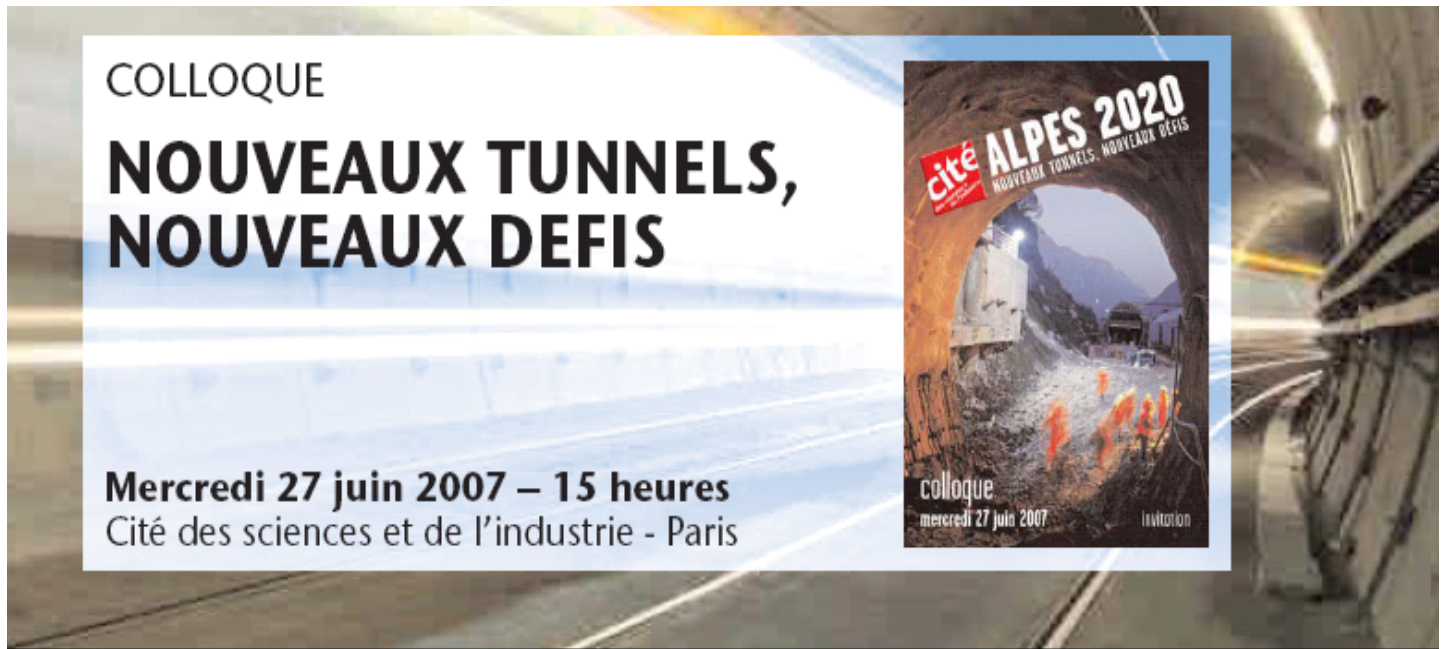


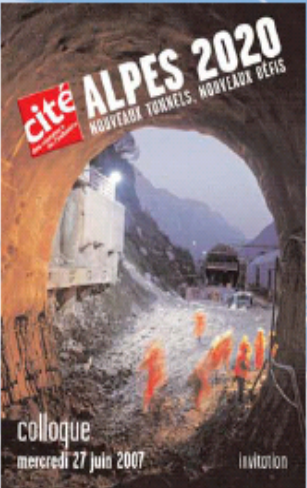
ACTES DU COLLOQUE



COLLOQUE

NOUVEAUX TUNNELS, NOUVEAUX DEFIS

Mercredi 27 juin 2007 – 15 heures
Cité des sciences et de l'industrie - Paris



www.aftes.asso.fr



www.ita-aftes.org



www.fntp.fr



www.transalpine.com



www.transpadana.org

Nouveaux tunnels, nouveaux défis

Ouverture

Gérard GEOFFRAY

Vice-président délégué du Comité pour la Transalpine Lyon Turin

Au nom des cinq organisateurs de notre colloque – l'AFTES, l'AITES, la FNTP, la Transpadana et le Comité pour la Transalpine – je vous souhaite la bienvenue. Ce colloque s'inscrit dans le cadre de l'exposition Alpes 2020, organisée par la Cité des Sciences jusqu'au 2 septembre 2007. Avant de lancer notre colloque, je souhaiterais remercier l'équipe de la Cité des Sciences et de l'Industrie ainsi que son Président qui nous ont permis d'organiser notre colloque en ces lieux, mais aussi Louis Besson, initiateur de l'exposition sur les tunnels alpins de Chambéry avec la région Rhône-Alpes, ainsi que le Conseil Général de Savoie, RFF, LTF et RFI. Je remercie également tous les partenaires de ce colloque dont La Vie du Rail et le Moniteur.

« Nouveaux tunnels, nouveaux défis », tel est le titre de notre rencontre de ce jour. Loin est le premier tunnel sur une ligne ferroviaire en construction, foré en 1826 entre Manchester et Liverpool. Aujourd'hui, le transport ferroviaire des personnes et des biens apporte une réponse aux enjeux de la protection de l'environnement, de la sécurité, au développement du ferroutage et aux liaisons modernes dans le maillage d'un réseau européen performant. Le passage des barrières montagneuses par des tunnels d'altitude, courts et d'accès difficile, cède progressivement la place à des tunnels de base, nécessairement plus longs, apportant aux opérateurs ferroviaires les caractéristiques d'une ligne de plaine devant permettre un acheminement rapide et fiable.

Je vous souhaite des échanges fructueux qui seront animés par Juan Gomez, journaliste à RFI.

Introduction

Juan GOMEZ

Je serai en effet le « chef de gare » de votre après-midi et donc le garant du respect de notre horaire. Avant d'aller plus loin dans notre colloque, je souhaiterais cependant vous poser quelques questions complémentaires sur le Comité de la Transalpine. Pouvez-vous nous en dire quelques mots ?

Gérard GEOFFRAY

Le Comité pour la Transalpine est une association qui a été fondée en même temps que le Comitato Transpadana. A l'origine, ces associations avaient pour mission de convaincre de la nécessité de faire passer un tunnel sous les Alpes et de contribuer à la réalisation des études nécessaires. Cette première étape a duré jusqu'à la signature de l'accord franco-italien du 29 janvier 2001 lequel a acté la nécessité de réaliser la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Ces deux associations ont désormais pour rôle de garder un œil vigilant sur le projet tout en ne s'interdisant pas d'être apporteurs d'idées complémentaires. Soulignons par ailleurs que les adhérents à nos deux associations sont aussi bien des collectivités territoriales que des représentants du monde économique. Depuis notre création, nous avons souhaité préserver cet équilibre entre le monde économique et les représentants élus, ce qui facilite le dialogue et une meilleure compréhension mutuelle.

Juan GOMEZ

Je vous propose d'accueillir Piergiorgio Grasso, Vice-président de l'AITES (Association internationale des travaux et espaces souterrains). En préalable, signalons que l'AITES a pour caractéristique d'avoir vu le jour à la demande de l'OCDE.

Piergiorgio GRASSO

Effectivement. Dans les années 70, l'OCDE a pris conscience de la nécessité de soutenir une association dont la mission serait de sensibiliser le grand public, les décideurs et les acteurs de l'industrie à l'utilisation de l'espace souterrain. C'est ainsi qu'est née l'AITES qui est une fédération forte de 52 organisations nationales.

Juan GOMEZ

L'AITES est également reconnu par les Nations-Unies.

Piergiorgio GRASSO

Absolument. L'AITES a été reconnu par l'ONU en 1984. Depuis lors, nous avons participé à de nombreux grands projets. Le dernier d'entre eux concerne le franchissement du détroit de Gibraltar. Deux sociétés ont déjà été créées à cette fin, l'une espagnole et l'autre marocaine.

Juan GOMEZ

Quelle est la mission de l'AITES ?

Piergiorgio GRASSO

Sa mission est de sensibiliser les décideurs à l'importance socioéconomique et environnementale de l'utilisation du sous-sol. Sa mission est également de favoriser le partage d'expériences à l'international, de fixer des recommandations, de mener des recherches et de dispenser des formations. Un congrès international de l'AITES est organisé tous les ans : il avait lieu à Prague cette année, il se tiendra en Inde l'année prochaine. L'AITES organise aussi des colloques et séminaires à l'adresse des professionnels. C'est d'ailleurs la première fois que nous participons à un colloque ouvert au grand public mais c'est certainement une première fois que nous reproduirons.

Juan GOMEZ

Gérard Geoffray, souhaitez-vous ajouter un mot ?

Gérard GEOFFRAY

Le thème de notre colloque « Nouveaux tunnels, nouveaux défis » est très bien choisi : le projet du Lötschberg est de toute évidence un nouveau défi à relever pour lequel il a fallu faire montre d'une volonté politique forte, mobiliser les moyens financiers adaptés et convaincre l'opinion publique. Nous allons le découvrir dans un instant.

Juan GOMEZ

Je vous remercie pour ces quelques mots d'introduction. Je vous propose maintenant d'accueillir Peter Teuscher, directeur général de BLS Alptransit, maître d'ouvrage du tunnel de Lötschberg. Pour introduire le sujet de manière concrète, je vous propose de visionner tout d'abord un film de quelques minutes.

Un film de présentation du projet suisse du Lötschberg est projeté dans la salle.

Les enjeux des traversées alpines

I. Le tunnel du Lötschberg

Peter TEUSCHER, Directeur général de BLS Alptransit

Il y a exactement 12 jours le tunnel de base du Lötschberg a été inauguré dans le cadre d'une grande fête. Ce fut un grand moment pour les participants et pour la Suisse. Cet ouvrage complexe à l'avant-garde en matière de technologie et de sécurité a pu être inauguré dans les délais, au jour près, comme nous l'avions promis en 1998 lors de la votation populaire.

La Confédération Suisse a été le commanditaire du projet, la compagnie ferroviaire BLS en est l'exploitant et BLS Alptransit le maître d'ouvrage. Ces trois entités sont liées par contrats qui définissent les rôles et responsabilités de chacun. En tant que maître d'ouvrage, nous sommes responsables de la conception et de la réalisation dans les règles de l'art du tunnel de Lötschberg, conformément au mandat donné par la Confédération. Nous sommes également responsables de l'utilisation optimale des ressources financières disponibles.

Le projet reposait sur des bases solides. La politique de transport de la Suisse avait clairement établi qu'il fallait assurer le trafic de transit européen Nord-Sud, dans la mesure du possible, non pas par la route, mais par le rail. Le financement était aussi clairement établi. Ces deux éléments ont été confirmés par plusieurs votations populaires. Rétrospectivement, je pense que cette sécurité a constitué l'une des forces du projet. En effet, quand le cadre évolue sans cesse, il est difficile de réaliser un projet de manière optimale. Par ailleurs, et à titre personnel, je suis partisan des organisations sveltes, avec peu de niveaux hiérarchiques, car seule une organisation allégée permet d'assurer un pilotage efficace et une prise de décisions rapide. En matière d'organisation, il est également essentiel que l'encadrement ait des qualifications élevées. Ce projet a été réalisé avec une équipe de 28 personnes. En outre, les concepteurs, les spécialistes et les entreprises étaient toutes liées par contrat au maître d'ouvrage.

Le fonds suisse de financement des projets d'infrastructure des transports publics, alimenté par la redevance poids lourds, par les droits d'entrée sur les carburants et par la TVA, est d'un montant de 20 Md€. Ce fonds a pour vocation, entre autres, de financer les deux tunnels de base du Gothard et du Lötschberg. Le peuple suisse a approuvé ce mode de financement à 64 %.

Afin de limiter les risques, le projet a été scindé en trois lots principaux. Une partie du terrain a été creusée avec des explosifs, une autre partie par un tunnelier. Le choix de la méthode utilisée a été dicté par la géologie. Les conditions géologiques du projet étaient en effet complexes avec la présence de roches très dures mais aussi des roches particulièrement tendres. Là où les géologues ne pouvaient effectuer des recherches sur la base de relèves de surface, nous avons effectué des forages ou des galeries de reconnaissance. Des prévisions géologiques fiables sont en effet indispensables pour établir des devis réalistes. En l'espèce, nos prévisions géologiques se sont avérées très proches de la réalité. Nous n'avons eu qu'une seule surprise au moment où nous avons rencontré une zone de roches sédimentaires carbonifères alors que nous nous attendions à trouver du granit. Malgré les difficultés rencontrées et des conditions géologiques variables, le tunnelier a atteint son objectif avec une progression moyenne de 13,5 mètres par jour, ce qui correspondait exactement à nos prévisions. L'excavation a également utilisé des explosifs qui ont aussi considérablement évolué.

Pour garantir la sécurité du projet, nous avons effectué des sondages au fur et à mesure de l'avancement des travaux afin d'éviter toute surprise géologique ou pour se prémunir de toute entrée d'eau. Nous avons également dû traverser des zones pour lesquelles les prévisions géologiques étaient lacunaires et où les pressions d'eau atteignaient 12 bars. Dans ces tronçons, nous avons consolidé et étanchéifié le massif rocheux au moyen d'injections.

Nous disposons actuellement des technologies qui nous permettent de traverser en toute sécurité les zones les plus difficiles mais, pour cela, il est indispensable de savoir à l'avance ce que l'on va rencontrer. Les tunnels actuels doivent répondre aux exigences les plus récentes en matière de technologie et de sécurité. Aussi, tous les 330 mètres, les deux tubes principaux étaient reliés aux galeries principales. Vers le milieu du tunnel, nous avons aussi installé une station de secours où les voyageurs pourront se réfugier rapidement dans des locaux sécurisés où les gaz de combustion seront aspirés et évacués par un réseau de galeries indépendantes.

Il faut cependant reconnaître que ces travaux ont aussi entraîné des nuisances importantes aux populations riveraines. Nous avons toujours été transparents et honnêtes en la matière et nous n'avons pas essayé d'enjoliver la réalité mais nous avons réussi à améliorer l'acceptation du projet en subdivisant les travaux extérieurs et en les attribuant à des entreprises locales. Ainsi presque chaque famille comptait un membre qui participait aux travaux. Jusqu'au terme du projet, nous avons entretenu de bonnes relations avec les communes et je vous invite d'ailleurs à nous solliciter si vous souhaitez les rencontrer et discuter de la manière dont nous avons organisé la concertation.

Cependant, outre son impact immédiat, le tunnel de Lötschberg aura aussi des répercussions de plus long terme sur la région. Signalons par exemple qu'une grande installation est en cours de construction à Frutigen laquelle utilisera l'eau chaude du tunnel pour l'élevage d'esturgeon et pour la culture en serre de mangues et de papayes. Cette activité permettra de créer 30 emplois dans la vallée. Dans deux ans, vous pourrez également acheter le premier caviar de Frutigen ! Le centre d'intervention et d'entretien du tunnel de base créera aussi 40 emplois pérennes. Aussi, si la construction de l'ouvrage a entraîné quelques nuisances pour la population locale, elle génère aussi des avantages économiques tant pendant la réalisation du projet qu'après les travaux.

La Confédération Suisse avait établi que ce projet aurait un coût de 2 240 M€. Ce montant prévoyait une réserve de 15 % pour imprévus. Durant la construction, la Confédération a commandé des travaux supplémentaires liés à la sécurité pour un montant de 325 M€. Le coût prévisionnel des travaux ressort à 2 565 M€. Comparé à son coût effectif – 2 608 M€ - le dépassement est de 43 M€, soit 1,7 % du coût total du projet.

Pour conclure, je souhaiterais vous faire part des enseignements que j'ai tirés de ce projet.

Je ne cherche pas à vous faire la leçon mais simplement à vous faire partager mon expérience. En quelques phrases, les facteurs clés de succès sont les suivants :

- Le client doit poser des conditions-cadres claires.
- Le financement doit être précis et prévoir toutes les dispositions légales.
- Le maître d'ouvrage doit avoir toutes les compétences nécessaires et s'organiser de manière simple et lisible.
- Avant de commencer les travaux, un projet de construction approfondi et une documentation géologique s'imposent afin d'éviter autant que faire ce peut tout dépassement budgétaire.
- Toutes les règles doivent être prises en compte.
- Pour tout projet de longue durée, les moyens financiers doivent être disponibles afin de pouvoir adapter le projet en fonction des règles de l'art actualisées.
- Le management, les ingénieurs, les géologues doivent avoir le niveau de joueurs de la Champions League.

II. Débat

Un participant, Direction de l'ingénierie de la SNCF

Pouvez-vous nous parler plus précisément du délai de l'opération et de ses conséquences économiques ? Quel est le bilan économique de cette opération alors que la concurrence va se poursuivre sur la ligne de faite ?

Peter TEUSCHER

Je propose à Monsieur Vuilleumier, l'un des ingénieurs clés du projet, de répondre à votre question.

Monsieur VUILLEUMIER

L'exploitant de ces deux lignes est le même. Il n'y a donc pas de problème économique en soi. En outre, sachant qu'il est attendu que le trafic soit très important, il est projeté que les deux tunnels seront exploités en parallèle.

Un participant, ancien membre de la Commission intergouvernementale franco-italienne pour le projet Lyon-Turin

Concernant la mise en service du tunnel, pouvez-vous préciser le nombre de voies en circulation ? Par ailleurs, pouvez-vous en dire plus sur la nature des transports du tunnel ?

Monsieur VUILLEUMIER

Le tunnel de faite reste en fonction. Un peu plus d'un tiers du tunnel de base est à double voies. Le reste est à simple voie. Le chargement/déchargement de l'autoroute ferroviaire se fait en Allemagne et en Italie. Il n'y a pas de transbordement de camions en Suisse. Il existe également un transport de containers. Pendant la première phase de l'exploitation, le transport des voitures continuera de se faire via le tunnel de faite.

Un participant, avocat

BLS Alptransit a-t-il été sélectionné par la Confédération via un mécanisme de mise en concurrence ? L'avez-vous été dans le cadre d'un mandat ?

Monsieur VUILLEUMIER

Il n'y a pas eu mise en concurrence pour désigner le maître d'ouvrage. BLS Alptransit est une émanation de l'exploitant de la ligne, à savoir BLS AG, pour la construction du tunnel. En revanche, la maîtrise d'œuvre et la construction ont fait l'objet d'une mise en concurrence.

Un participant, avocat

Des actionnaires publics sont-ils présents au capital de BLS Alptransit ?

Monsieur VUILLEUMIER

BLS Alptransit est une société à 100 % de BLS AG. Le capital social est de 100 000 francs suisses.

Un participant, consultant

A combien estimez-vous le coût de la mise en double voie complète ?

Monsieur VUILLEUMIER

Ces travaux auraient un coût d'environ 1 milliard de francs suisses.

Un participant

Pour comparaison, signalons que le tunnel du Guadarrama en Espagne est long de 28 km. Il a été percé sans attaque intermédiaire. Son coût en termes de génie civil s'est élevé à 1,3 Md€. Ses voies sont en train d'être installées. Le tunnel devrait ainsi être opérationnel d'ici la fin de l'année pour la ligne Madrid-Valladolid. Il a été réalisé dans un délai de deux ans et demi.

III. Le projet Lyon-Turin

Juan GOMEZ

Je propose à François Lépine, Président de Lyon-Turin Ferroviaire (LTF) de nous rejoindre. Pouvez-vous rappeler en quelques mots la mission de LTF ?

François LEPINE

Le traité signé entre la France et l'Italie en 2001 donne à LTF une mission de promoteur sous le contrôle de la conférence intergouvernementale (CIG) et sous l'autorité de son conseil d'administration composé de deux actionnaires représentés à parts égales (RFF et RFI). Notre mission est de proposer à la conférence intergouvernementale le tracé définitif, les études techniques et fonctionnelles et les conditions du montage juridique et financier. Parallèlement, nous avons pour mission de mener divers travaux de reconnaissance (trois descenderies côté français et une galerie côté italien).

Juan GOMEZ

Le 20 juillet prochain, la France et l'Italie devront remettre à l'Union européenne un dossier complet. Où en sommes-nous aujourd'hui ?

François LEPINE

La société LTF qui est une petite société de projet composée pour moitié de Français et d'Italiens est installée à Chambéry où se trouve son siège social. Elle compte un siège secondaire à Turin et des actionnaires présents à Paris et à Rome.

LTF a d'ores et déjà élaboré un avant-projet sommaire qui a été acté par les deux gouvernements en 2003 sur la base d'un tracé qui était défini dans le traité. La société a entamé la phase des études complémentaires au-delà de l'APS et en-deçà de l'APD. Parallèlement, nous avons creusé près de 6 kilomètres de descenderie. Ces travaux ont avancé à des vitesses différentes en fonction de la difficulté géologique rencontrée. Effectivement, comme l'a souligné Monsieur Teuscher, il est essentiel de connaître la géologie pour que le projet rencontre le moins d'aléas possible sur le plan technique, et donc en termes de délais et en termes financiers. L'une de ces descenderies, la descenderie de Modane commencée en 2002, est creusée à l'explosif : elle avance environ au même rythme que celle creusée au tunnelier, à savoir à la vitesse moyenne de 11 mètres par jour et sera terminée à la fin du mois de septembre. La deuxième descenderie avance à un rythme d'environ 5-6 mètres par jour : celle-ci a rencontré des difficultés de venues d'eau. Enfin, la troisième descenderie est plus difficile en raison de ses conditions géologiques : elle avance à un rythme moyen d'un mètre par jour. Ces conditions sont en effet très difficiles et entraînent des coûts et des délais. Je rappelle cependant que les descenderies ont une fonction de découverte géologique, d'insertion des lieux d'attaque sur le parcours du tunnel, qui est de 53 km, et d'appréhension des conditions futures d'évacuation, de ventilation et de maintenance.

Ces travaux préalables représentent un investissement non négligeable. Sur un coût du projet évalué à 7,5 Md€, nous avons d'ores et déjà investi ou dépensé en études et travaux pour environ 600 M€ cofinancés par l'Union européenne (38 %) et par les deux Etats.

Sur la partie française, la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) a eu lieu. Elle s'est déroulée dans des conditions classiques et satisfaisantes sans susciter d'oppositions majeures de la part ni du public ni de la commission d'enquête. Ce dossier est désormais dans les mains du Conseil d'Etat pour que le décret d'utilité publique puisse être signé avant la fin de l'année.

D'autres étapes restent à franchir. Certaines d'entre elles sont immédiates. Tout d'abord, il s'agit de répondre à l'appel à projets lancé par l'Union européenne le 23 mai dernier. En effet, il faut savoir que des projets transfrontaliers peuvent percevoir des financements européens jusqu'à 30 % de leur coût. Avec le soutien des deux pays, nous déposerons une réponse à cet appel à projets le 23 juillet prochain. Je ne doute pas que nous serons au rendez-vous. Des réunions auront donc lieu entre la France et l'Italie pour décider ensemble du niveau de financement que les deux pays demanderont à l'Union européenne. Madame de Palacio avait évoqué la possibilité d'une subvention européenne de l'ordre de 1 Md€. En 2004, les deux pays ont convenu que ce projet serait porté à 63 % par l'Italie et à 37 % par la France. Selon LTF, il est raisonnable que les travaux de l'ouvrage de base commencent sur la période budgétaire 2007-2013 sachant que la fin des travaux est prévue à l'horizon 2020-2022.

Les deux pays ont toujours affirmé que les travaux seraient lancés en 2010. Cependant, le changement de tracé sur la partie italienne vient modifier les conditions techniques mais aussi le délai et le coût de l'ouvrage de base. Il est possible que les deux pays soient en mesure d'acter les changements de tracé courant 2008 : il y aurait alors signature d'un avenant au traité. La France et l'Italie devront aussi définir, courant 2008, les engagements mutuels des deux gouvernements en matière de report modal.

Cet engagement des deux gouvernements pourrait faire l'objet de la signature d'un acte solennel permettant d'inscrire leur volonté commune d'œuvrer pour le développement durable. Cet accord pourrait aussi préciser les principes du montage juridique et financier. Nous avons proposé à la CIG différents types de montages. La CIG semble s'orienter vers une solution simple qui consisterait à dire que l'importance des risques géologiques justifierait que les Etats s'y intéressent majoritairement ou principalement tandis que le montage des équipements pourrait relever d'un PPP. Pour la CIG, il serait opportun que cet ensemble soit parfaitement cadré dans un contrat global qui permettrait d'aller de l'avant en évitant tout retour en arrière ainsi que tout « saucissonnage ».

Il faudra également prévoir le remplacement du promoteur public, c'est-à-dire LTF qui n'est qu'une société de projet qui n'a pas vocation à réaliser l'ouvrage. Il serait utile que le maître d'ouvrage émerge courant 2008 pour être en capacité de réaliser la suite des opérations. Les procédures devraient se terminer en 2011 côté italien. Suivront ensuite les appels d'offres et la signature des contrats avec les entreprises sélectionnées.

Ce schéma correspond à une vision personnelle, mais il me semble aussi s'inscrire dans un délai logique pour être en cohérence avec les déclarations antérieures des Etats et les engagements qu'ils vont sans doute prendre dans les semaines à venir.

Pour conclure, je dirai que je me reconnais dans chacun des thèmes évoqués par Monsieur Teuscher dans sa conclusion concernant les exigences de qualité et de déroulement d'un projet. A mes yeux, le Lyon-Turin n'est plus un projet mais déjà un chantier important, car le projet a commencé dès que les Etats l'ont décidé et qu'il a suscité l'adhésion du public.

IV. Le point de vue des entrepreneurs

Juan GOMEZ

Avant d'ouvrir notre première table ronde sur les défis technologiques et le management des risques, je vous propose d'accueillir Patrick Bernasconi, Président de la FNTP (Fédération Nationale des Travaux Publics). La FNTP est coorganisatrice de notre colloque. Pourquoi vous êtes-vous autant impliqués ?

Patrick BERNASCONI

Dès que l'on évoque l'aménagement du territoire et l'infrastructure, notre fédération se sent concernée. A ce titre, nous devons nous associer à cette initiative importante. En outre, j'ai lu dans la presse ce matin que le Président Sarkozy avait dit qu'un pays sans grands projets d'investissement serait un pays qui manquerait d'ambition et donc manquerait d'avenir. Nous partageons cette vision et nous l'avons d'ailleurs affirmé dans notre Livre Blanc qui s'appelle « Construire l'avenir ». Avec cet ouvrage, nous avons rappelé que nous voulions défendre trois droits importants. Ils sont les suivants :

- **le droit à la mobilité**

Ce droit est inscrit dans la Charte des Droits de l'Homme. Nous voulons qu'il puisse s'exprimer en préservant l'environnement et en réalisant des économies d'énergie mais aussi en tant que facteur de la croissance. Comme l'avait déjà déclaré Monsieur Juppé lorsqu'il était notre ministre de tutelle, nous pensons qu'environnement et croissance ne sont nullement deux notions incompatibles et nous pensons que Monsieur Borloo continuera à défendre cette vision.

- **le droit à l'ascension sociale**

Les travaux publics veulent pouvoir offrir une qualification et un emploi aux jeunes. Nous pensons en cela être légitimes pour parler du droit à l'ascension sociale.

- **le droit à l'environnement préservé**

Nos entreprises peuvent apporter des réponses techniques au droit à l'environnement préservé dans le cadre notamment des innovations qu'elles réalisent.

Le projet de tunnel Lyon Turin est un projet qui marque l'importance des grands projets européens. Le Livre Blanc européen avait mis en exergue 30 projets prioritaires pour un montant global de 160 Md€. L'enveloppe 2007-2013 est à peine de 5 Md€ : l'écart est important. Il faudra pourtant apporter de vraies réponses en termes de ressources et d'investissements. Comment pourrions-nous réaliser ces grands équipements ? Avec quelles ressources ? Certaines réponses sont discutées : les péages urbains, la taxe Carbone, l'euro-vignette. Ces débats sont nécessaires pour que nous ayons les moyens de construire les équipements dont nous aurons besoin demain.

Table ronde : **Défis technologiques et management des risques**

Participent à la table ronde :

Jean PHILIPPE, Président de l'Association Française des Tunnels Souterrains (AFTES)

Claude DUMOULIN, European Construction Technology Platform

Michel DEFFAYET, Directeur du Centre d'Etudes des Tunnels (CETU)

David AZEMA, Directeur délégué de Vinci Concessions

Juan GOMEZ

Monsieur Philippe, pouvez-vous nous présenter succinctement l'AFTES ?

Jean PHILIPPE

L'AFTES est née de la volonté des pouvoirs publics. Notre association accueille aujourd'hui 700 membres (individuels, français, étrangers). Alors qu'elle était essentiellement orientée vers le génie civil et la construction à l'origine, l'AFTES se tourne aujourd'hui également vers la maintenance et la sécurité mais aussi vers l'utilisation des espaces souterrains.

L'AFTES comprend près de 30 groupes de travail qui regroupent eux-mêmes près de 400 personnes. Ces groupes de travail se posent comme des forces de propositions et émettent des recommandations à destination des maîtres d'ouvrage.

L'AFTES organise un congrès international tous les trois ans. Le dernier a été organisé à Chambéry en 2005 et a regroupé 600 congressistes et 150 exposants. L'AFTES s'appuie aussi sur un réseau important de partenaires nationaux dont la FNTP, la société d'industrie minière, l'association française du génie civil, et entretient des relations privilégiées avec les pays voisins dont la Suisse. L'association est aussi en lien avec le monde universitaire : elle délivre des cours et des formations au CNAM et dans diverses écoles et universités.

L'AFTES a pour mission de promouvoir les travaux souterrains mais aussi de les dédramatiser. Elle a pour objectif d'apporter des solutions complètes au développement durable par une progression optimisée de l'utilisation du sous-sol. L'association veut favoriser le partage des expériences et des connaissances entre les pays afin de ne pas réinventer sans cesse ce qui existe et ainsi gagner du temps.

Je vous invite par ailleurs à consulter notre site Internet qui attire 5 000 internautes par mois et qui comprend de nombreuses informations.

Juan GOMEZ

En tant que Président de l'AFTES, quel message souhaitez-vous faire passer aujourd'hui ?

Jean PHILIPPE

Les experts de l'AFTES doivent aider à conforter les décideurs et à les soutenir dans le choix des décisions techniques.

Juan GOMEZ

Qu'attendez-vous de cette table ronde ?

Jean PHILIPPE

Plusieurs éléments ont déjà été cités par Peter Teuscher en introduction. Il est aujourd'hui devenu courant de faire des analyses de risque et je pense que ces analyses sont encore plus importantes dans les travaux souterrains. Cette analyse des risques devrait être faite à chaque phase du projet : pendant les études, pendant la conception, pendant la réalisation, pendant la construction. L'analyse du risque doit aussi évoluer au fur et à mesure du déroulement du projet.

Juan GOMEZ

Monsieur Dumoulin, pouvez-vous nous dire en quelques mots ce qu'est l'ECTP que vous représentez aujourd'hui ?

Claude DUMOULIN

La plate-forme technologique européenne a pour objectif d'améliorer le retour sur investissement public et privé. Suivant cette idée, plusieurs plates-formes ont été mises en place dont l'une dédiée à la construction. Elle adresse des projets allant du bâtiment aux infrastructures et cherche à démontrer que la recherche est aussi importante dans le domaine de la construction que dans d'autres domaines comme la médecine ou l'électronique. Notre plate-forme est composée de plusieurs groupes qui travaillent sur les thématiques suivantes : la ville et le bâti, les ouvrages souterrains, les réseaux, le patrimoine culturel. D'autres groupes de travail s'intéressent à des sujets transverses comme les matériaux, l'application des nouvelles technologies et la qualité de la vie.

L'ECTP n'est pas un concurrent de l'AFTES ou de l'AITES, mais notre plate-forme poursuit plutôt une mission complémentaire.

Juan GOMEZ

Monsieur Deffayet, pouvez-vous présenter succinctement le CETU ?

Michel DEFFAYET

Le Centre d'études des tunnels est un service du ministère de l'Équipement et des Transports, à l'origine, et depuis peu du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables. Ce service a été constitué à partir de réseaux techniques de l'Équipement et a pris de l'ampleur au fur et à mesure de l'accroissement de la demande en expertise et en appui. Ce service compte aujourd'hui 90 personnes. Le CETU est rattaché à la Direction générale des routes.

Depuis 1999, et l'accident du tunnel du Mont-Blanc, nous nous sommes concentrés sur le thème de la sécurité afin de faire évoluer la réglementation. Celle-ci a abouti et nous devons désormais aider les maîtres d'ouvrage à mettre cette réglementation en œuvre.

Juan GOMEZ

Monsieur Azéma, pour votre part, à quel moment intervenez-vous ?

David AZEMA

Pour un concessionnaire, le tunnel est un véritable défi. Comme le rappelait François Lépine, de par ces conditions géologiques, le tunnel est l'un des ouvrages les plus complexes à construire. C'est donc aussi l'ouvrage pour lequel les entreprises sont les plus mal à l'aise lorsqu'il s'agit d'établir un contrat forfaitaire. Or le financement de projet ne peut se monter que dès lors que les financeurs ont une certitude quant au prix à payer pour l'objet. C'est ici un premier défi à relever. Ce type d'ouvrage conduit aussi à relever un défi économique. Sauf à imaginer que le concessionnaire ne reçoit aucun péage mais simplement un loyer de mise à disposition auprès des pouvoirs publics, il sera difficile d'évaluer l'impact économique de l'ouvrage et de ses recettes probables en mode transfrontalier. Il existe d'ailleurs peu d'ouvrages transfrontaliers dont on ait correctement évalué l'utilisation et la demande futures.

Un défi administratif et juridique est également à relever sachant qu'un tunnel transfrontalier fait intervenir deux concédants. Le plus souvent, ces deux concédants mettent en place une structure intergouvernementale qui aura une capacité de coordination mais qui ne créera pas un droit applicable à l'objet à construire. Il faudra aussi déterminer avec quel interlocuteur négocier : or cette question est bien plus difficile à résoudre lorsqu'il y a deux Etats en présence.

Enfin, un défi opérationnel est à relever avec ce type d'ouvrage pour lequel les exigences techniques sont bien plus fortes qu'hier. Ce défi opérationnel ne réside pas uniquement dans le creusement mais aussi et surtout dans la qualité des systèmes d'exploitation, dans leur maintenance et dans leur fonctionnement.

Tous ces éléments montrent à quel point les défis sont lourds et complexes et, de toute évidence, difficiles à traduire et à décrire dans un contrat de concession. Pour cette raison, j'invite les concédants - avant de se lancer dans un exercice de PPP ou de concession pour un tunnel transfrontalier- à prendre conscience de ce niveau de risque extrêmement élevé et à être disposé à le partager équitablement, c'est-à-dire en fonction de celui qui peut le maîtriser le mieux avec la partie privée.

Juan GOMEZ

Où en sommes-nous aujourd'hui dans les méthodes de creusement des tunnels ?

Claude DUMOULIN

Les machines se sont fortement améliorées au cours des dernières années, mais du chemin reste encore à parcourir. Nous devons encore demander à des salariés d'être au front pour maintenir ces outils. Des progrès restent donc à faire en matière de robotisation et d'instrumentation.

Juan GOMEZ

L'objectif à terme serait donc d'envoyer des robots plutôt que des hommes dans les zones dangereuses.

Claude DUMOULIN

En effet, quand on sonde des zones où la pression est de 3 à 5 bars, une personne qui doit intervenir doit le faire dans des conditions très contraignantes comme peut le faire un plongeur en mer.

Juan GOMEZ

Avez-vous fixé des échéances pour y parvenir ?

Claude DUMOULIN

Notre vision porte sur l'horizon 2030. Vous pourrez trouver de plus amples informations sur notre site www.ectp.org. Cette échéance est à la fois proche et lointaine car il faut rappeler que cette industrie n'évolue pas à la même vitesse que d'autres secteurs économiques comme l'électronique par exemple. En effet, nous réalisons des ouvrages uniques et nous testons donc nos nouvelles techniques sur des ouvrages sur lesquels les risques à prendre sont mesurés avant de les appliquer, une fois éprouvées, sur l'ouvrage suivant.

Juan GOMEZ

Monsieur Deffayet, je crois savoir que vous réfléchissez pour votre part à la conception de l'espace.

Michel DEFFAYET

Effectivement car force est de reconnaître que nous raisonnons peu aujourd'hui en trois dimensions et nous aurions tort de ne pas chercher à mieux utiliser les espaces souterrains. Des expériences intéressantes sont menées de par le monde dans ce domaine. Plus globalement, il faut reconnaître que les tunnels ont assez mauvaise presse : ce sont souvent des ouvrages coûteux et ce sont aussi des ouvrages qui posent des questions techniques et de sécurité. Pourtant, nous ne devons pas refuser d'envisager d'exploiter les espaces souterrains pour nos besoins, par exemple pour les usages de l'espace urbain. Il faut donc avant tout réconcilier les décideurs et l'opinion publique avec le souterrain et les aider à revoir leur conception de ces espaces.

Juan GOMEZ

Qui des souterrains ou des infrastructures doit s'adapter à l'homme ?

Michel DEFFAYET

On doit donner à l'homme des moyens de bien appréhender les souterrains. Un ingénieur peut être surpris de voir comment les hommes utilisent mal les équipements mis à leur disposition lorsqu'un accident se produit. Mais ceci tient au fait que les hommes ne connaissent pas les souterrains : leur comportement est donc logiquement fonction de leurs connaissances. Leur conduite n'est pas irrationnelle mais elle peut apparaître surprenante pour un spécialiste. Il faut prendre cette dimension en compte et faire en sorte que les équipements soient plus intuitifs. Ceci va au-delà du génie civil et de l'aspect technique et technologique, ce qui renforce encore la complexité de l'ouvrage.

Jean PHILIPPE

Nous devons certes nous pencher sur la manière d'occuper les espaces souterrains tout en envisageant ces possibilités, eu égard à leur coût. Aux Etats-Unis, certaines centrales se trouvent dans le sous-sol, ce qui montre que des réflexions peuvent être menées sur l'occupation des espaces souterrains au-delà des seuls parkings.

Depuis un an et demi, le comité espaces souterrains de l'AFTES participe à l'élaboration du schéma directeur d'Ile-de-France et soumet des propositions dans ce sens. Par ailleurs, avant d'envisager d'installer des hommes de manière durable dans les espaces souterrains, nous pourrions commencer par y installer certaines activités qui occupent aujourd'hui des terrains de surface.

Je souhaite par ailleurs revenir sur les propos précédents de Monsieur Azéma concernant le financement. Les grands bailleurs de fonds, comme la Banque Mondiale, ne souhaitent participer au financement que lorsqu'ils ont des certitudes. Cependant, on ne peut avoir de certitude quand on parle d'ouvrages de cette dimension. Il faut au contraire que ces bailleurs admettent qu'il y a des investissements à opérer, y compris pendant la phase d'études. Il est évident en outre que l'on ne pourra jamais prévoir tous les aléas que l'on sera susceptible de rencontrer lors des travaux souterrains.

Enfin, dans l'expression PPP, je constate que beaucoup oublie le terme « partenariat ». Or le partenariat n'a pas besoin d'un PPP pour s'exprimer : la conduite d'un projet souterrain doit passer par un partenariat à toutes les phases du projet car jamais l'on ne pourra anticiper toutes les difficultés.

Juan GOMEZ

Les PPP, est-ce une question qui se pose encore en France ?

David AZEMA

Elle se pose moins dans son principe, mais elle continue à se poser dans ses modalités d'application. Par ailleurs, pour revenir sur les propos précédents, je tiens à ajouter que, pour moi, le concessionnaire n'est pas un bailleur de fonds au sens de la Banque Mondiale ou d'un Etat qui déciderait de financer un projet car l'investisseur privé qui accepte de se lancer dans une opération de PPP attend un certain retour sur investissement. L'entreprise privée s'engage en fonction d'une rémunération et d'un risque associé. Cependant, le plus souvent, la partie publique du PPP ne valorise pas le risque dans sa logique budgétaire : elle a donc du mal à raisonner en tant que partenaire dans ces montages. Aussi elle doit aussi accepter que la partie privée - si elle accepte de porter tous les risques - doit avoir un niveau de rémunération à la hauteur des risques endossés. Le secteur privé peut se confronter à des tunnels comprenant des aléas importants dès lors que l'on définit contractuellement des modalités selon lesquelles ces aléas ne sont pas à sa charge.

Jean PHILIPPE

Ce partenariat doit se poursuivre tout au long de la réalisation du projet. Un groupe de travail de l'AFTES a travaillé à la prise en charge des risques de manière optimisée entre les partenaires. Il a proposé des recommandations dans l'hypothèse où des risques surviendraient en cours de contrat.

Michel DEFFAYET

Compte tenu de la nature des travaux souterrains, le maître d'ouvrage comme l'entreprise doivent admettre l'idée qu'ils rencontreront des écarts entre le projet tel qu'il a été établi et sa réalisation. Ils doivent donc aussi les gérer.

Peut-être que les documents contractuels utilisés actuellement ne permettent-ils pas de gérer ces écarts. Par ailleurs, je précise que je préfère utiliser le terme « écart » plutôt que « risque » car ce dernier recouvre des notions très différentes. L'AFTES souhaite préciser les vocables utilisés et catégoriser les risques pour être en mesure de proposer des solutions adaptées. Le terme de risque est à mon sens trop général. Parle-t-on ici d'imprévu et sous-entend-on que les travaux de reconnaissance n'ont pas été menés correctement ? Parle-t-on de risques sans savoir les quantifier ? Tous ces points doivent être estimés. Par exemple, il faudra s'interroger sur le coût, le délai et le bénéfice attendu par la construction d'une galerie de reconnaissance eu égard aux dérives possibles ainsi évitées. Il faut donc être précis, catégoriser les risques et utiliser le même vocabulaire pour dialoguer avec ses interlocuteurs et apporter les solutions adaptées.

Juan GOMEZ

Monsieur Dumoulin, au-delà des risques financiers que nous venons d'évoquer, il y a aussi des risques techniques à courir car construire un tunnel est un métier dangereux.

Claude DUMOULIN

Les outils dont nous disposons actuellement pour mesurer les risques demeurent assez pauvres. Notre défi est de parvenir à améliorer cette instrumentation. Des recherches sont en cours pour améliorer l'instrumentation des tunneliers et permettre d'anticiper les difficultés avant d'en arriver à casser notre équipement. En effet, parmi les risques financiers, il ne faut pas oublier le coût d'un tunnelier cassé...

Juan GOMEZ

Qu'en est-il du risque d'incendie ?

Claude DUMOULIN

De nombreux travaux ont été menés au niveau européen sur le feu, mais ces recherches sont essentiellement théoriques. Il faudrait que nous puissions simuler en vraie grandeur un certain nombre d'accidents dans un tunnel expérimental : peut-être que l'Union européenne pourra nous soutenir financièrement dans cette démarche. Dans nos métiers, nous pouvons difficilement conforter nos calculs théoriques par des essais en vraie grandeur et c'est cela qui nous fait défaut.

Juan GOMEZ

Quid de la sécurité en phase d'exploitation ?

Michel DEFFAYET

La sécurité est réglementée par des directives européennes et par des textes français. Je pense que le cadre est désormais stabilisé dans le domaine routier. Nous avons estimé que le coût de mise à niveau de nos ouvrages serait de 2 Md€ pour les ouvrages de l'Etat français. Les ouvrages sous contrôle des collectivités locales ne sont pas pris en compte dans cette estimation, mais il faut souligner que ceux-ci sont aussi de moins grande ampleur. Nous avons fait aujourd'hui la moitié du chemin. Reste cependant à préparer les automobilistes à bien utiliser ces équipements afin que ces travaux n'aient pas été menés en vain.

David AZEMA

Je partage cet avis. Pour rendre un tunnel attractif – en particulier s’il est payant – il faut aussi s’attaquer à sa perception par le grand public. Pour diminuer la perception du risque, il faut agir sur l’éclairage de l’ouvrage, sur la signalétique, etc.

La réglementation en vigueur en matière de sécurité d’exploitation est effectivement très élaborée. Des outils techniques sont à notre disposition, cependant encore faut-il que les personnels ainsi que les services de secours et d’incendie soient formés à utiliser ces outils de sécurité. Se posent aussi des problèmes de coordination non seulement pour les ouvrages transfrontaliers mais également pour des ouvrages à cheval sur deux régions administratives ou deux départements. L’information des utilisateurs est aussi à prendre en compte.

Jean PHILIPPE

Les systèmes de modélisation informatique peuvent aider à comprendre le comportement des usagers en cas d’incendie ou d’accident. Dans ce domaine, plusieurs projets européens sont en cours.

Un participant, Président du groupement français de l’énergie explosive

Je suis surpris que vous vous contentiez de parler des tunneliers alors que l’on sait que les grands tunnels profonds comme le Lötschberg sont creusés à 70 % par des méthodes dites traditionnelles. Ne serait-il pas utile de mener des programmes de recherche sur les aménagements et les améliorations possibles en matière de traitement des excavations classiques ?

Jean PHILIPPE

Certes. Si nous n’en avons pas parlé au cours de notre exposé, c’est simplement faute de temps. Notamment, l’utilisation des explosifs liquides est un progrès considérable à noter, notamment parce que ceux-ci évitent tous les problèmes de stockage. Cependant, il faut aussi souligner que la réglementation des explosifs est très contraignante, ce qui impacte lourdement le coût et le délai des ouvrages.

Un participant

Monsieur Azéma, que pensez-vous des contrats de partenariat créés par l’ordonnance de 2004 ? Voulez-vous une solution intermédiaire entre la concession et le contrat de partenariat ?

David AZEMA

Normalement, ces deux outils doivent permettre de couvrir tous les schémas économiques possibles. Cependant, à la frontière des deux instruments, il existe toujours la crainte du risque de requalification. Le principal avantage du contrat de partenariat réside dans la prise en charge du risque économique car alors le risque lié à l’usage est nul ou marginal. Le contrat de partenariat emporte aussi un risque de performance. Plus globalement, je pense qu’il faut se garder d’un raisonnement trop rapide pour juger de l’intérêt du contrat de partenariat versus la concession : il faut juger contrat par contrat.

Patrick VANDEVOORDE, Caisse des dépôts et consignations

Comment est-il possible de distinguer l’imprévu et l’imprévisible ? Notamment, lorsqu’un tunnel compte deux tubes, les risques que l’on peut rencontrer au moment de la construction du 2^{ème} tube sont moins imprévisibles qu’au moment où le chantier démarre.

Pourtant, je ne suis pas certain que les contrats prévoient toujours des possibilités de recalage, ce qui permettrait toutefois de partager au mieux les risques.

David AZEMA

Selon le travail effectué en amont, l'imprévu et l'imprévisible se réduisent. On peut imaginer que le client mène suffisamment de travaux amont pour réduire le champ de l'imprévisible. Auquel cas, il est probable voire certain que le coût diminuera ou que la part de responsabilité qu'il pourra transférer sur la partie privée augmentera. Il est aussi possible d'imaginer des phasages. Sur le projet Perpignan-Figueras, j'ai été étonné que l'on n'ait pas commencé par faire un tube, compte tenu du volume de trafic, pour contractualiser le second, ce qui aurait permis de le réaliser en ayant une connaissance quasi-parfaite des conditions géologiques.

Si la phase amont se fait avec les partenaires, on doit pouvoir optimiser le schéma de répartition des risques de telle sorte à ce que l'ouvrage soit construit dans les meilleures conditions possibles dans l'intérêt de la collectivité.

Jean PHILIPPE

Le phasage du projet est plus complexe que purement économique. Le coût de deux tubes réalisés simultanément n'est pas le même que celui de deux tubes réalisés séparément. Au-delà, ce phasage pose aussi des questions d'exploitation et d'environnement. En effet, la nuisance apportée par le chantier est alors quasiment doublée. Il faut aussi s'assurer que le surcoût du phasage ne va pas dépasser le gain attendu par la maîtrise des risques. Cette question a été étudiée dans le cadre du projet Lyon-Turin, mais répondre à cette question n'est pas aussi simple qu'il n'y paraît.

Gérard GEOFFRAY, Vice-président délégué du Comité pour la Transalpine

Comme Jean Philippe, je pense que le partenariat doit commencer le plus en amont possible. Cependant, tous les partenaires ne sont pas choisis au même stade. Il se pose alors la question de l'ouverture et de l'exclusivité au moment du lancement de l'appel d'offres. Concrètement, comment peut-on engager plus tôt cette nécessaire concertation entre le futur exploitant, le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage ?

Jean PHILIPPE

Sur le plan technique, nous ne pouvons pas apporter de réponse unique car elle dépend de la forme du marché. Dans un marché traditionnel, le partenariat se nouera entre le maître d'ouvrage et toutes les compétences qui permettront de réaliser les études amont les plus complètes pour diminuer au maximum les risques à cette phase du projet. Cependant, il est vrai que les réglementations relatives au choix du ou des partenaires sont contraignantes.

David AZEMA

Sur les projets lourds et complexes, nous préférons faire le pari de l'intelligence collective. Nous préférons que le projet ou que le contrat soit bien fait quitte à ce qu'une autre entreprise le remporte, car nous partons du principe que nous ne pourrions pas introduire nos idées si le projet est mal ficelé. Du côté du client, dès lors que l'on sort des marchés traditionnels, il existe une propension plus grande à discuter avec les candidats dans un process amont. Sur le projet Charles-de-Gaulle Express par exemple, un premier projet de contrat a été élaboré sur la base duquel tous les candidats ont été auditionnés. Ce travail donnera lieu à la réécriture d'un nouveau contrat. C'est un dialogue très itératif qui s'instaure sans s'apparenter pas pour autant au dialogue compétitif comme l'entend l'Union européenne.

Juan GOMEZ

Jean Philippe, pouvez-vous dire quelques mots de conclusion ?

Jean PHILIPPE

Je pense que nous devons profiter au maximum de tous les réseaux – ECTP, AITES, FNTP, etc. – pour capitaliser sur les solutions les plus pertinentes. Une fois de plus, ceci revient à mettre en avant le nécessaire partenariat.

Table ronde : **Enjeux de société et défis financiers**

Participent à cette table ronde :

Stefano DE MARINIS, Directeur général AGI (Italie)

Mario VIRANO, Président de l'observatoire technique pour la Vallée de Suse

Alain BARON, Administrateur auprès de l'Union européenne en charge des grands projets transfrontaliers

Marc LEGRAND, Président de TP Ferro

Patrick VANDEVOORDE, Directeur des structures d'intérêt général à la Caisse des dépôts et consignations

Juan GOMEZ

Monsieur de Marinis, vous représentez le syndicat italien des entreprises des travaux publics. Pouvez-vous nous dire ce qu'est l'AGI ?

Stefano DE MARINIS

L'AGI est une association professionnelle regroupant les 12 plus grandes entreprises italiennes de la construction. Ces entreprises ont réalisé un chiffre d'affaires de 7 Md€ en 2005.

Juan GOMEZ

Monsieur Virano, vous êtes commissaire extraordinaire du gouvernement italien pour le projet de tunnel Lyon-Turin. Quelle est votre mission : êtes-vous un modérateur ou un médiateur ?

Mario VIRANO

D'après le maire de Turin, mon rôle est de trouver des solutions techniques à des problèmes politiques. Je pense que cette phrase résume bien ce qu'est ma mission...

Juan GOMEZ

Monsieur Baron, pouvez-vous préciser quelle est votre mission auprès de l'Union européenne ?

Alain BARON

Mon rôle est d'assister les coordonnateurs européens qui ont été nommés, il y a deux ans, par la Commission européenne pour faciliter la mise en œuvre des grands projets.

Ces fonctions de coordonnateurs ont été créées pour faciliter les relations entre les Etats après avoir fait le constat que c'était les sections transfrontalières des grands projets qui présentaient les retards les plus importants.

Juan GOMEZ

Monsieur Legrand, vous êtes en train de construire le tunnel Perpignan-Figueras. Vous avez également participé à la construction du viaduc de Millau. A l'aune de cette expérience, pouvez-vous dire si les mêmes principes s'appliquent à tous les grands projets ?

Marc LEGRAND

Ces projets sont très différents. TP Ferro, concessionnaire du tunnel Perpignan-Figueras, a pour client la SNCF, la Renfe, et quelques autres opérateurs ferroviaires. Par contre, nous étions directement en lien avec le client final dans le cadre du viaduc de Millau. Par ailleurs, il faut préciser que le projet Perpignan-Figueras ne se résume pas à un tunnel : il s'agit de 44 km de lignes à double voie pour les voyageurs à grande vitesse et pour le fret, dont 8,2 km de tunnel. Enfin, rappelons que TP Ferro a été créé par ACS et par Eiffage, deux entreprises leaders du secteur sur le plan mondial.

Juan GOMEZ

Monsieur Vandevoorde, quel est votre rôle ? A quel moment intervenez-vous ?

Patrick VANDEVOORDE

La Caisse des dépôts et consignations souhaite que les ressources financières publiques, qu'elles proviennent de l'Europe, des Etats ou des collectivités locales, servent d'effet de levier et non de seules sources de financement.

Juan GOMEZ

Nous pouvons imaginer que plus les enjeux financiers seront perceptibles et plus le financement d'un projet sera aisé.

Alain BARON

Le financement d'un grand projet ne comporte pas que des enjeux financiers. Au-delà de l'infrastructure, son utilité sociale est aussi à prendre en compte. Or, à l'échelle européenne, pourtant, il n'existe pas un maillage ferré cohérent. Nous pensons pourtant que le développement des réseaux de transport transeuropéens non routiers est encore plus important dans une logique de développement durable. Par ailleurs, avec l'élargissement de l'Union européenne, nous devons aussi faire face au défi qui consiste à relier entre elles des régions de plus en plus lointaines. Nous devons prendre en compte ce nouveau périmètre pour répondre aux besoins de l'industrie mais aussi aux besoins des citoyens qui veulent pouvoir se déplacer à l'échelle européenne. Ces réseaux doivent donc être interopérables et interconnectés. Ce n'est pas encore le cas.

Juan GOMEZ

Le projet Lyon-Turin a été contesté dans la vallée de Susse. Comment l'expliquez-vous ?

Mario VIRANO

Nous avons effectivement fait face à un mouvement d'opposition de masse appuyé par des intellectuels. De nombreux articles ont paru à ce sujet. Notre réponse a certes été trop bureaucratique et nous devons admettre que nous avons commis des maladresses en matière de communication. Pour répondre, il aurait fallu avant tout bien écouter les questions posées et ce n'est pas ce qui a été fait. Fin 2005, le gouvernement a pris une décision radicale qui n'a eu pour effet que de braquer les opposants. Le dialogue a été rompu. Il a donc ensuite fallu renouer le dialogue par la discussion en respectant les positions respectives lesquelles s'étaient radicalisées au cours de l'affrontement.

Juan GOMEZ

Avec qui dialoguez-vous aujourd'hui ?

Mario VIRANO

Nous dialoguons avec tout le monde. Depuis décembre 2006, nous avons commencé à initier un travail au sein de l'observatoire. Nous sommes aussi tombés d'accord sur une méthode de travail : à chacune de nos réunions, nous devons prendre une décision et nous ne devons jamais revenir sur une décision prise. Nous avons ainsi avancé pas à pas, progressivement. En juillet 2007, nous présenterons les deux premiers documents établis conjointement sur la capacité de la ligne historique, d'une part, et sur la demande de trafic sur l'arc alpin, d'autre part. Nous avons réussi à trouver une position consensuelle sur ces deux thèmes. Nous sommes aussi à la fin de l'étude de notre 3^{ème} thématique portant sur le nœud turinois. Le 4^{ème} thème relatif aux tracés alternatifs dans la vallée de Suse nécessitera un délai supplémentaire pour finaliser son examen.

Juan GOMEZ

J'avais cru comprendre que le temps était compté...

Mario VIRANO

Le gouvernement présentera un dossier, nous l'examinerons et nous poursuivrons nos travaux encore pendant quelques mois. Lors de ces discussions, les maires ont pu déterminer sur quels sujets ils étaient d'accord et sur quels autres sujets ils prenaient acte des décisions du gouvernement. Ils ont pris note qu'il s'agissait d'une décision unilatérale du gouvernement, tout en soulignant qu'il s'agissait aussi d'une décision qu'ils comprenaient. Ce processus se déroule donc dans un climat de compréhension et de collaboration.

Juan GOMEZ

Monsieur Baron, que vous inspire cette contestation populaire dans la vallée de Suse ?

Alain BARON

Je suis d'accord avec Mario Virano lorsque celui-ci souligne que la communication n'a pas été à la hauteur des enjeux du projet. Il faut rappeler que le Lyon-Turin n'est pas un projet né il y a quelques mois : il est à l'étude depuis une vingtaine d'années. Il a été considéré comme un projet prioritaire par les chefs d'Etat et de gouvernement lors du sommet d'Essen en 1994 et ratifié par le Parlement européen en 1996 et confirmé en 2004 par la révision des orientations. La manière dont l'Italie est en train de revoir le projet ne nous choque pas. Nous sommes attentifs aux travaux menés par l'Observatoire et par la Conférence des services au niveau italien.

Ce qui nous importe, c'est que cette infrastructure se réalise, mais c'est le gouvernement italien qui prendra ses responsabilités et décidera si la ligne passera ou non dans la vallée de Suse.

Juan GOMEZ

Le projet Lyon-Turin permettra de relier deux pôles économiques, la Méditerranée et le Danube. Ses enjeux sont donc de première importance.

Alain BARON

Plusieurs régions européennes attendent beaucoup du Lyon-Turin, en dehors de la France et de l'Italie. Il y a encore quelques années, nous n'avions qu'une vision économique du projet consistant à dire que nous avons besoin d'une nouvelle infrastructure de transport pour faire face à l'augmentation du trafic. Cependant, de nouveaux enjeux sont apparus au cours des années, notamment un enjeu environnemental mais aussi un enjeu de sécurité.

Juan GOMEZ

L'accident du tunnel du Mont-Blanc a-t-il contribué à relancer le projet ?

Alain BARON

Probablement. Cependant, la prise de conscience a été plus large. On sait désormais que la zone alpine est une zone sensible du fait de la fonte des glaciers. Depuis quelques années, en réponse à plusieurs accidents ayant eu lieu dans des tunnels entre la France et l'Italie, le trafic routier a été limité. Cependant, celui-ci passe désormais par Vintimille, ce qui n'est pas une solution en soi car ce tracé conduit à traverser des zones denses et urbanisées. A terme, la seule alternative crédible pour répondre aux besoins est de proposer un axe ferroviaire est/ouest : c'est le Lyon-Turin.

Juan GOMEZ

Monsieur Legrand, pouvez-vous nous brosser en quelques grands traits le projet Perpignan-Figueras ?

Marc LEGRAND

Ce projet repose sur 44 km de voies doubles. Ces voies seront mixtes et pourront être utilisées par les trains de fret comme par les trains de voyageurs. Pour envisager ce projet, nous avons dû d'abord résoudre la question de l'interopérabilité des réseaux sachant que chacun des réseaux, espagnol et français, présentait ses propres particularismes (largeur de la voie, sens de circulation, etc.). De plus, il faut savoir que ce projet Perpignan-Figueras n'a de sens que si la ligne se prolonge jusqu'à Barcelone avec une ligne aux standards européens. Une fois le projet terminé, on ne mettra plus que 50 minutes pour faire le trajet Barcelone-Perpignan, moins de 3 heures et demi pour aller de Barcelone à Lyon, Marseille ou Toulouse et 5 heures et demi pour faire le trajet entre Barcelone et Paris.

Juan GOMEZ

Monsieur Vandevoorde, en tant qu'investisseur, quel regard portez-vous sur ces enjeux de société ?

Patrick VANDEVOORDE

L'acteur financier n'a pas pour rôle de prendre la place des autorités publiques ni du pouvoir politique. Pour autant, l'acteur financier ne peut faire efficacement son travail que s'il est dans un contexte de relative adhésion sociale et politique. Ceci suppose de trouver un lien entre l'utilité sociale du projet et son montage financier. La rentabilité financière de la ligne Lyon-Turin, aussi modeste qu'elle soit, provient essentiellement du transport de voyageurs. Mais je crois que le modèle économique-financier ne traduit pas cette bonne cohérence. C'est certainement l'une des raisons pour laquelle il peut exister un déficit d'adhésion.

Juan GOMEZ

Monsieur Virano, le 20 juillet prochain, la France et l'Italie devront remettre leur dossier à l'Union européenne. L'Italie sera-t-elle prête ?

Mario VIRANO

Elle le sera. Le gouvernement italien devrait investir plus de 5 Md€ sur les cinq prochaines années pour financer les travaux de la ligne Lyon-Turin.

Je crois qu'il existe la volonté des élus et des populations de parvenir à un accord à l'exception d'une minorité. Cet accord doit être important : il ne peut être une médiation au rabais car on ne peut pas acheter le consensus. Il faut que l'investissement soit fait de telle sorte à ce que la réalisation de ce projet apporte une valeur ajoutée aux territoires concernés. Il existe la volonté de signer un accord. Pendant longtemps, seule l'infrastructure a été regardée comme la réalisation la plus importante. Certes, elle est importante, mais elle ne doit pas être regardée de manière isolée. L'infrastructure fait partie d'une politique plus globale de rééquilibre modal et de respect de l'environnement. Dans cette logique, même les questions financières prennent une autre ampleur. Il faut donc non seulement parler au « portefeuille » des populations mais aussi parler à leur imaginaire. Il faut que la communication n'oublie pas la portée symbolique de ce projet qui doit parler de l'intégration européenne, de l'environnement, de la protection des Alpes, etc.

Juan GOMEZ

Quelles sont les caractéristiques financières du projet Lyon-Turin ?

Alain BARON

Avant de vous répondre, je souhaiterais revenir quelques instants sur les propos de Monsieur Virano qui, à mon sens, a tenu des propos essentiels. Nous sommes partis à l'origine d'un projet de grande infrastructure et nous sommes aujourd'hui en train d'en faire un projet industriel. Nous sommes dans une optique différente aujourd'hui, ce qui nécessite que les acteurs du transport soient parties prenantes du projet ainsi que l'ensemble des acteurs économiques, ce qui pourrait permettre aussi d'ouvrir de nouvelles voies de financement à terme pour la réalisation du Lyon-Turin.

Le chantier Lyon-Turin a déjà un coût de près de 600 M€, du fait des études qu'il a fallu mener et des descenderies qu'il a fallu réaliser. Sur ce montant, l'Union européenne a contribué à hauteur de 240 M€. L'Union européenne est donc le premier financeur du projet. D'ici le 20 juillet, la France et l'Italie feront conjointement une proposition de financement pour la section commune du projet, c'est-à-dire pour les 70 km qui relient le réseau français au réseau italien. L'Union européenne dispose d'un budget global de l'ordre de 8 Md€ pour l'ensemble des réseaux transeuropéens. Un appel à propositions a été lancé il y a un mois à échéance le 20 juillet prochain. Nous attendons que chaque Etat émette ses propositions. L'Union européenne répartira les financements en fonction de la pertinence des projets.

Juan GOMEZ

A ce stade, nous ne savons donc pas quelle pourrait être la contribution de l'Europe à ce projet.

Alain BARON

Le commissaire Barrot a déclaré que la priorité portait sur le financement des sections transfrontalières et des goulets d'étranglement. Le Lyon-Turin rentre dans cette catégorie. Je peux donc dire que l'Europe accordera une grande priorité au projet mais je ne peux pas vous préciser à quelle hauteur.

Juan GOMEZ

Monsieur de Marinis, quel regard portez-vous sur le projet Lyon-Turin ?

Stefano DE MARINIS

Nous sommes intéressés par ce projet, mais il faut rappeler que l'Italie porte actuellement au moins trois autres grands projets liés à la réalisation d'un tunnel dont le tunnel du Brenner sur l'axe Berlin-Palermo, le tunnel du Gothard entre Gênes et Rotterdam et le tunnel situé entre Florence et Bologne dans les Apennines.

Juan GOMEZ

Monsieur Legrand, prenez-vous des risques sur le projet Perpignan-Figueras ?

Marc LEGRAND

Oui. Ce projet emporte un investissement de 1,1 Md€ couvert à hauteur de 100 M€ par les fonds propres du concessionnaire, à 580 M€ par les subventions de l'Espagne et de la France, le reste étant financé par emprunt du concessionnaire. Nous assumons également les risques liés au trafic. 10 000 poids-lourds franchissent quotidiennement le col du Perthus, avec une croissance de l'ordre de 5 %. Il existe donc un potentiel dès lors qu'il existera une ligne ferroviaire.

Juan GOMEZ

Quelles sont les perspectives financières de ces grands projets ?

Patrick VANDEVOORDE

Le projet Perpignan-Figueras est une belle opération, mais n'est pas comparable à celle de Lyon-Turin qui a un coût d'au moins 15 Md€. C'est l'ordre de grandeur du tunnel sous la Manche. Compte tenu de l'ampleur des financements à mobiliser, la question à poser est de savoir si le projet pourra être mené uniquement sur des financements publics. À mon avis personnel, je pense que cela n'est pas possible. Nous devons donc probablement le faire sous forme d'un montage mais la question sera de déterminer comment les mécanismes du financement de projet pourront s'appliquer à cet objet compte tenu des défis et des risques qui existent. La réponse passera par une bonne allocation des risques entre les partenaires privés (industriels et exploitants) et les investisseurs financiers. La question sera de déterminer comment répartir les risques dans des conditions économiquement réalistes pour les partenaires pour assurer que l'argent public sera investi de manière optimale. Il faudra se garder d'un montage qui chercherait à faire porter trop de risques aux partenaires privés et d'un montage qui reporterait tous les risques sur la puissance publique.

Alain BARON

Le mérite de LTF est d'avoir essayé de trouver la meilleure solution pour le financement du projet.

Les études ont commencé il y a plusieurs années et impliquent des acteurs privés (grandes banques commerciales françaises, italiennes et d'autres pays) ainsi que des acteurs institutionnels. Le seul grand projet de cette envergure est le tunnel de la Manche : or chacun sait que celui-ci n'est pas un bon exemple. Les études en sont au stade du partage des risques et nous recherchons les éventuels partenaires privés qui pourraient être associés. L'Union européenne a mis en place dans le cadre du budget 2007-2013 un fonds de garantie qui permet de couvrir les risques postérieurs à la phase de construction, c'est-à-dire les risques commerciaux. Ce fonds pourrait intéresser le partenaire privé qui pourrait être associé au montage. A mon avis, le partenariat privé sera limité et ne concernera pas les risques liés au trafic, mais ces points restent à l'étude.

Un participant, Président de la commission de transport de la région Rhône-Alpes

Le projet Lyon-Turin propose une organisation rationnelle du report modal pour les marchandises entre la France et l'Italie et entre l'Europe occidentale et l'Europe centrale alors qu'il était présenté à l'origine - à tort - comme un projet grande vitesse pour le transport de voyageurs. Justement, c'est parce que l'accord du 13 juin indique que le tunnel Lyon-Turin servira au report modal qu'il a pu être paraphé. C'était aussi l'une des conditions mises en avant par les communes de la vallée de Suse. Dans le même temps, aucune transposition en droit français de la directive européenne sur l'euro-vignette n'a commencé. D'ici peu les travaux réalisés sur la ligne Dijon-Modane-Turin seront terminés mais il faudra encore organiser le report modal pour déployer une approche crédible. Se pose aussi la question de la localisation de la plate-forme qui permettra de charger et décharger les camions sur le rail. Aucune position officielle n'est prise aujourd'hui en la matière : les autorités s'obstinent à vouloir mettre en place cette plate-forme à Vénissieux où se posent à la fois des difficultés d'acceptabilité du projet et d'accessibilité de la ligne historique Dijon-Turin.

Ceci pose la question de la cohérence d'un projet visant in fine le report modal des marchandises. Les contestations entendues dans la vallée de la Suse doivent interroger tout un chacun sur l'acceptabilité du projet. Par ailleurs, le fait que les travaux de descenderies se fassent sans déclaration d'utilité publique doit aussi nous interpeller si nous ne voulons pas que ces projets conduisent à des impasses.

Patrick VANDEVOORDE

Un ouvrage public ne vaut que par le service public qu'il permet d'apporter. Si nous voulons trouver un montage financier adapté, il faut que celui-ci arrive à traduire l'utilité sociale du service rendu. La vraie utilité du Lyon-Turin est effectivement le report modal et la préservation des Alpes. Le modèle financier doit le prendre en compte. Nous devons aussi raisonner sur un très long terme. En effet, le Lyon-Turin n'est pas conçu à l'échelle des 40 ou 50 prochaines années, qui est l'échelle habituelle des projets d'infrastructure. Son montage financier doit ainsi chercher à prendre en compte les possibles bénéfices socioéconomiques sur une très longue période. Les financements publics auront certainement besoin d'être restructurés de telle sorte à pouvoir prendre en compte, sous une forme ou une autre, cette possible rentabilité de très long terme.

Marc LEGRAND

Il faudra aussi rechercher à ce que l'infrastructure ferroviaire de Perpignan-Figueras permette à la Catalogne d'intensifier son développement et au Languedoc-Roussillon de prendre un nouvel élan.

Alain BARON

L'opération Lyon-Turin est une opération de longue haleine : nous devons attendre pour le moins 12 ans avant que le projet ne soit complété. Pendant ce délai, nous pourrions réfléchir aux projets de plate-forme ou de report modal qui seront efficaces une fois le projet finalisé. Nous ne devons pas attendre 2019 pour prendre ces décisions car alors le risque serait de bâcler le projet et de relancer le mécontentement des populations. En termes de report modal, il est possible de mettre en œuvre des politiques contraignantes pour faire en sorte que les transporteurs se tournent vers le rail, mais ces contraintes ne suffisent pas. Ce qu'il faut, c'est que le rail soit au moins aussi compétitif que le transport routier voire supérieur en termes de ponctualité comme en termes financiers. Le report modal ne sera pas automatique, simplement parce qu'il existera une nouvelle infrastructure. Le report modal sera une réalité lorsque le rail sera plus efficace que le transport routier. Or ce point reste obscur tant pour le projet Lyon-Turin que pour d'autres projets ferroviaires en Europe.

Juan GOMEZ

Je vous remercie de votre participation. Pour conclure notre journée, je vous propose de laisser la parole à Elisabeth Borne, Directrice de la stratégie et du développement durable au Comité de direction de la SNCF.

Conclusion

Elisabeth BORNE

Directrice de la stratégie, SNCF

Je souhaite tout d'abord vous remercier pour l'invitation que vous avez adressée à Anne-Marie Idrac pour conclure ce colloque. Malheureusement, une contrainte d'agenda ne lui a pas permis de répondre à votre invitation. Je m'efforcerai de porter au mieux ses messages.

Ce colloque « Nouveaux tunnels, nouveaux défis » organisé par le Comité Transalpine, l'AFTES, l'AITES et la FNTP a été l'occasion de présenter les acquis et de mettre en perspectives les avancées et les succès. Je sais qu'ils sont nombreux. Les difficultés ne manquent pas non plus. Tous méritent d'être posés et partagés pour trouver ensemble les réponses adaptées à ces nouveaux défis.

Toutes ces réflexions doivent être replacées dans la perspective du développement durable dont les enjeux font désormais l'objet d'une prise de conscience générale. La lutte contre le réchauffement climatique s'impose comme une priorité à tous les niveaux - national, européen, et mondial. Elle doit nous obliger à mettre en œuvre une politique volontariste, apte à garantir aux générations futures des conditions climatiques acceptables et prévisibles. Une responsabilité particulière incombe au secteur des transports puisqu'il constitue en France la première source d'émissions de gaz à effet de serre. En 2004, les transports sont à l'origine de plus de 25 % des émissions françaises, soit près de 140 millions de tonnes de CO₂, un volume en hausse constante depuis 1990. Le transport routier, davantage tributaire des énergies fossiles, est responsable à lui seul de 84 % de ces émissions. Or nous savons très bien que l'on ne peut pas compter uniquement sur les progrès techniques.

L'Europe est une dimension qui s'impose désormais à toutes nos activités économiques : les échanges de biens et de personnes ne cessent de se développer et la croissance économique de l'Europe s'accompagne d'une croissance de la mobilité. Cela impose de faire tomber les barrières de tout type entre les pays, y compris celles que constituent les grands obstacles naturels. Le défi que nous avons devant nous est de montrer notre capacité à concilier le développement croissant des échanges entre les pays et la protection de l'environnement, tout particulièrement dans le franchissement de zones sensibles telles que les Alpes. Il nous faut donc inventer des solutions nouvelles : la réalisation des grands tunnels doit jouer dans ce cadre un rôle essentiel. Ils sont indispensables et, pour les réaliser, il faut faire montre d'audace technique et financière. On ne peut pas se reposer sur les seuls choix du passé. Le secteur routier a malheureusement démontré sa fragilité à l'occasion des terribles accidents survenus dans plusieurs tunnels alpins. Ceux-ci ont mis en évidence l'impérieuse nécessité de progrès significatifs pour améliorer la sécurité des personnes et des biens dans les transports. A cet égard, le mode ferroviaire doit s'affirmer comme un contributeur essentiel au développement de la mobilité car il est à la fois plus sûr et faiblement polluant. Rappelons que le transport ferroviaire émet 20 fois moins de CO₂ par voyageur/km que la voiture et 30 fois moins que l'avion. Pour le transport de marchandises, le train émet 20 fois moins de CO₂ que le camion et jusqu'à 60 fois moins que les véhicules utilitaires. Comme le disait Louis Armand, s'il survit au XXe siècle, le transport ferroviaire sera le mode de transport du XXIe siècle. De fait, le ferroviaire a su se transformer et montrer qu'il est un outil d'avenir.

Il l'a montré en premier lieu dans le domaine des voyageurs avec le développement de la grande vitesse qui, en réduisant les temps de transport, a bouleversé la géographie des pays. Si la France a longtemps été précurseur en la matière, c'est désormais à l'échelle de l'Europe que se dessinent les lignes à grande vitesse. Le réseau à grande vitesse devrait doubler d'ici à 2020 avec une longueur de 7 500 km. Si la nouvelle traversée des Alpes se justifie essentiellement par le transport des marchandises, elle étend également le terrain de jeu européen des services de voyageurs. Cette infrastructure permettra de capter 1,5 million de voyageurs supplémentaires. Milan sera à près de 4 heures de Paris et Lyon à moins de 2 heures trente. Il ne faut pas sous-estimer cette fonctionnalité mais c'est bien sûr dans le domaine des marchandises que le train doit faire désormais la preuve de sa pertinence. Déjà plusieurs pays européens ont renoué avec la croissance du fret ferroviaire. L'ouverture à la concurrence permet au ferroviaire de s'inscrire efficacement sur un marché de dimension européenne, aidé en cela par les progrès en matière d'interopérabilité voulus par l'Europe. Pendant longtemps, le ferroviaire est resté doté d'un outil industriel qui avait peu évolué et durement concurrencé par la route. Désormais, le ferroviaire peut aussi retrouver sa pertinence qui est celle d'un mode de transport de volume sur des longues distances. Ses perspectives de développement sont multiples. C'est en premier lieu le trafic international avec l'importance majeure des traversées des Pyrénées et des Alpes. Aujourd'hui, la part de trafic ferroviaire entre la France et l'Italie est notoirement inférieure à ce que l'on constate entre la Suisse et l'Italie. Bien que la Suisse ait ses propres règles, il n'y a aucune fatalité à ce que les parts de marché restent à ce niveau. La liaison à travers les Pyrénées, même si la ligne nouvelle est reportée en 2012, permettra de capter les trafics Italie/Espagne qui aujourd'hui congestionnent les réseaux routiers de la côte d'Azur. C'est aussi les trafics portuaires du fait de la très forte croissance des conteneurs maritimes. Tous les ports de la Méditerranée, malgré leur concurrence, ont des prévisions de croissance très significatives et cherchent à élargir leur hinterland. C'est enfin la nouvelle technique de l'autoroute ferroviaire. Une expérimentation a été menée dans les Alpes avec 4 navettes/ jour et près de 20 000 poids-lourds transportés en 2006, en dépit de l'important effet frontière, de la courte distance, des conditions climatiques difficiles et d'un gabarit qui ne permet de s'adresser qu'à 10 % du marché des poids-lourds. Cette expérimentation a fait ses preuves au plan technique : elle a contribué à ce que soit acté, dans les débats de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, le lancement de Perpignan-Bettembourg sur une distance qui devrait permettre l'équilibre économique.

Concernant la vallée du Rhône, sur 14 priorités, 10 concernent le développement du mode ferroviaire. Au cours de la trentaine de réunions publiques qui ont touché les territoires alpins, de nombreux experts ont confronté leurs points de vue, éclairant décideurs et citoyens sur l'intérêt majeur du report modal vers les modes propres. Ce débat n'est pas sans influence sur le sujet qui nous réunit aujourd'hui puisque la décision ministérielle qui a suivi le débat précise que la liaison Turin-Lyon est réaffirmée comme étant la seule alternative crédible au franchissement routier alpin. Dans la même décision, sont également engagées les études d'avant-projet des accès au tunnel international et on ne peut que se féliciter que les collectivités de Rhône-Alpes se soient engagées à un financement de ces accès à hauteur de plus de 1 Md€ en mars dernier. Par ailleurs, l'arrivée des nouveaux opérateurs devrait également dynamiser ce mouvement en incitant les opérateurs historiques à repenser, avec leurs clients industriels, l'organisation de la logistique. Ces opérateurs, comme la SNCF, envisagent une croissance qui peut aller jusqu'à 7 % par an dès lors que les infrastructures le permettront. Avec le tunnel historique, le trafic est bridé à une soixantaine de trains par jour à cause des travaux de modernisation et d'agrandissement du gabarit. Ce goulet d'étranglement rend extrêmement fragile la qualité de la production alors que le niveau d'exigence des chargeurs ne cesse de croître. Il faut rappeler que l'on circule sur une voie unique de 11 km avec une plage d'interruption totale de 5 heures par jour. La fin des travaux attendue pour 2009 devrait nous ramener au niveau du trafic antérieur, avec une centaine de trains par jour. La Commission européenne nous apporte son soutien et devrait mettre en œuvre un programme de mise en qualité comparable à ce qui a été réalisé pour le corridor Rotterdam-Gênes.

C'est aussi un débat de conviction que nous devons mener pour ne pas laisser croire que la baisse du trafic actuel pourrait être structurelle. Nous savons que c'est au moins 15 sillons par jour qui nous manquent pour répondre aux demandes des clients. Ainsi, si la technique ferroviaire sait apporter une réponse pertinente aux enjeux de mobilité et de développement durable, le développement du trafic repose à la fois sur l'amélioration de la performance des opérateurs ferroviaires et sur la mise à disposition de sillons de qualité, ce qui suppose de disposer d'infrastructures capacitaires de bout en bout. Ceci suppose aussi la mise en œuvre de politiques publiques favorisant le report modal, notamment pour le franchissement des obstacles naturels. La Conférence intergouvernementale mise en place par les Etats français et italien dès janvier 1996 travaille dans cette direction, actée par ailleurs dans le mémorandum d'entente (mai 2004) entre l'Italie et la France sur la nouvelle réalisation ferroviaire Lyon-Turin. Ce mémorandum prévoit clairement que les deux Etats s'engagent à mener une politique forte visant à favoriser le report modal du transport de marchandises de la route vers le fer dans les Alpes. Nous appelons naturellement de nos vœux les mesures qui ont été étudiées dans le cadre de ce groupe de travail, dirigé côté français par Claude Gressier. Les réflexions portent aujourd'hui sur des pistes particulièrement intéressants : l'interdiction des marchandises dangereuses et inflammables dans les tunnels routiers, l'augmentation des péages routiers par la mise en œuvre de l'euro-vignette, l'étude d'une bourse de transit qui pourrait avoir pour effet de continger la traversée des convois routiers. La ligne historique ne pourra pas répondre très longtemps aux exigences de trafic, de qualité de service, de capacité et de coût attendues par les chargeurs. Le projet de nouveau tunnel est de nature à lever pour longtemps l'ensemble de ces contraintes afin de permettre le développement attendu des trafics en mode peu polluant. La convention alpine approuvée en 2000, appuyée plus récemment par le groupe de Zurich qui réunit les ministres des transports des pays de l'arc alpin, contribue également à la mise en œuvre de la même politique de transport durable. La SNCF, comme les autres transporteurs, accompagne ce projet ambitieux par sa contribution aux réflexions et aux études conduites par LTF et par la CIG. Elle continuera ainsi à apporter son éclairage et sa conviction pour la réalisation de cet ouvrage exceptionnel, véritable défi du XXIe siècle.
