Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (2000)

Heft: 130

Artikel: Les transeuropéennes de transports : défi ou casse-tête

Autor: Psachin, Olivia / Ruthe, Mathias

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847609

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

les CFF suisses et les FS italiennes. L'impact économique et environnemental des tunnels sur les régions doit aussi être évalué. Michel Charlet, maire de Chamonix, rappelle que l'ouverture du tunnel du Mont-Blanc a eu un impact économique indéniable sur sa région. Mais progressivement les nuisances dues au tunnel se sont accrues. La catastrophe a permis de prendre conscience du problème, reste aujourd'hui à envisager toutes les solutions et surtout ne pas revenir à la situation antérieure.

Reste alors à défnir l'avenir économique des tunnels. Le tunnel du Mont-Blanc ne devrait pas retrouver son taux de trafic précédant l'incendie. Le tunnel routier du Fréjus, ouvert à la circulation en 1980 et trait d'union entre la vallée française de la Maurienne et le Val de Suse en Italie, a connu entre 1993 et 1997 une augmentation de 24,7 % du trafic poids lourds. Depuis la fermeture du Mont-Blanc, ce trafic a doublé. Une solution s'impose donc, même s'il n'y a pas encore saturation.

Le tunnel du Grand-Saint-Bernard, lui, ne semble pas avoir hérité d'un transfert de trafic depuis la fermeture du Mont-Blanc, même si cette voie alpine séculaire est en perpétuel développement. Son système original de régulation du trafic évite les surcharges. Pour Bernard Bornet, président de Tunnel Grand-Saint-Bernard SA, la protection de l'environnement et la recherche d'un équilibre passent forcément par un système de prélèvement de taxes permettant de répartir les flux, ce qui nécessite une bonne coordination des acteurs.

Les accidents dans les tunnels ont obligé les professionnels à réévaluer les risques. Ils doivent utiliser les technologies les plus modernes pour les déplacements des personnes et des marchandises, en conciliant la meilleure mobilité possible et la qualité de vie des habitants des régions traversées. Les projets de tunnels et d'infrastructures de transports au travers des Alpes devront permettre de parvenir à ces objectifs. Restera, pour la mise en œuvre de chaque projet, à trouver le partenariat financier public-privé efficace.

Les Transeuropéennes de transports : défi ou casse-tête

La question des transports fait, au sein de l'Union européenne, l'objet d'un programme original dénommé les Transeuropéennes de transports. Bilan et perspectives avec Mathias Ruthe, directeur de la division Transports au sein de la Commission de l'Union européenne, de l'accord transports entre la Suisse et l'UE, et des RTE.

Propos recueillis par Olivia Psachin

L'accord transports conclu entre la Suisse et l'UE est original par ces dispositions. Il règle à terme la question du transit européen au travers de la Suisse. L'Union n'est-elle pas en train de rejoindre progressivement la position suisse sur le problème des transports et plus particulièrement en matière de ferroutage ?

Nous avons conclu dans le cadre des accords bilatéraux un accord terrestre route-rail. Cet accord va permettre de traverser la Suisse avec des camions de 40 tonnes. C'est un accord inté ressant parce que les taxes perçues doivent financer la construction des tunnels. En fin de parcours nous devrions arriver à une solution de cabotage.

Cet accord est tout à fait dans la ligne de la politique actuelle de l'Union européenne. La part du rail ayant chuté terriblement dans l'Union européenne, on est en train de le relancer. Cette revitalisation peut prendre différentes formes, la Suisse a choisi le système de redevances pour les utilisateurs de la route en terme de distance parcourue. Le Commissaire européen en charge de la politique des transports, Mme de Pallatio, pré pare une communication de la Commission sur la question des transports, un plan d'attaque pour les zones environnementales sensibles. L'accord avec la Suisse est très attentivement étudié ainsi que son mémorandum pour voir si l'on ne doit pas prendre des mesures s'en inspirant, au niveau européen.

De l'aveu de la Commission, celle-ci « est d'avis que l'on dispose de trop peu d'informations pour plusieurs paramètres tels que la nationalité des transporteurs, le volume du trafic détourné à cause de la limite de 28 tonnes imposée par la Suisse et les États membres où sont enregistrés les véhicules. De là la nécessité d'obtenir des informations complémentaires ». La Commission a donc admis qu'elle manquait de données fiables alors que la négociation sur la question des transports dure depuis des années avec la Suisse. Où en est-on ? D'autre part, le projet du creusement d'un tunnel entre Martigny et Aoste est relancé, la Commission suit-elle cette relance ?

Pour l'accord transports avec la

Suisse, il semble qu'il y ait des problèmes de définition de critères. Un recensement administratif, fait il y a quelques années, a donné une idée de la fréquentation par les Européens des infrastructures suisses. Aujourd'hui il s'agit de répartir des quotas sur la base du trafic actuel. Ces paramètres sont en train d'être établis. Comme l'accord n'entre pas en vigueur tout de suite nous avons le temps de définir les critères et les quotas avec précision. C'est une bonne chose.

Quant au projet du tunnel du Grand-Saint-Bernard, la Commission n'a pas encore d'information, parce qu'il s'agit d'un projet bilatéral entre l'Italie et la Suisse.

La Task Force Tunnel de l'Office fédéral suisse des routes, dans son rapport intermédiaire d'août 1999, fait remarquer que les tunnels les plus technologiquement avancés et autres routes intelligentes coûtent chers à l'entretien. D'autre part, selon différents rapports du Parlement européen, certains problèmes de financement des RTE existeraient ?

Deux problèmes existent en matière de financement des infrastructures : l'entretien des routes et tunnels intelligents, cet entretien est actuellement assuré et, d'autre part, la mise en place des grands projets d'infrastructures. Dans un troisième temps, il y a la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin sans oublier le tunnel du Brenner, ce dernier est une priorité au niveau européen. Tous les projets d'infrastructures ont des coûts très importants.

Au niveau européen, la contribution à la réalisation de ces grandes infrastructures ne peut excéder les 10 % du coût total du projet. Le reste doit être financé par les États et par les opérateurs privés. La Commission travaille en étroit partenariat avec la Banque européenne d'investissement, pour encourager ces projets de grande envergure et mettre en place les conditions cadres de leur réalisation.

Nous avons un exemple en cours de réalisation : la liaison entre la Suède et le Danemark, le grand pont d'Oresund construit avec les moyens de la Banque européenne d'investissement et de l'Union européenne.

Quant au problème de financement d'un projet, tout dépend du dit projet. Beaucoup d'investissements ont été réalisés en Grèce et au Portugal, l'Union européenne ayant mis en place les conditions pour susciter cet investissement. L'investisseur privé veut son retour sur investissement, il faut donc avoir un prix attrayant. Les retours sur investissement en Europe sont aujourd'hui corrects. Il a parfois été difficile de motiver le privé pour investir, mais avec les années, de bons exemples de réalisations existent. Soyons clairs, il est plus facile de trouver des investisseurs privés pour des tunnels et des ponts que pour des grands ouvrages d'infrastructure comme les autoroutes. Avec les cartes de projets établies dans le cadre des RTE , nous avons aujourd'hui des outils de présentation clairs et attractifs.

Pour l'Europe de l'Est, un programme de 3,5 milliards d'euros de fonds communautaires a été débloqué, pour permettre de mettre en place une infrastructure de qualité. L'infrastructure que nous voulons créer et qu'il est nécessaire de construire coûtera 90 milliards d'euros.

Entre 1995 et 1999, l'investissement total avoisine les 29 milliards d'euros dans les réseaux transeuropéens de transports. Beaucoup d'investissements notables ont été réalisés dans l'ex-Allemagne de l'Est, pendant cette période. Pour l'exercice des années 2000, les montants des fonds totaux mis à disposition devraient être plus importants. La somme totale pour la réalisation des RTE est de 400 milliards d'euros, l'apport communautaire n'excédera pas les 30 %, le reste devra être apporté par les États et les investisseurs privés. C'est un défi.

À côté de ces RTE, la Commission et vous-même êtes à l'origine d'un programme innovant pour l'aide aux déplacements ?

Nous sommes effectivement à l'origine du satellite Galileo, premier projet à avoir été complément conçu et réalisé par l'UE, auquel participe la Suisse. Il s'agit d'un GPS européen de positionnement par satellite. Il entrera en fonction en 2007, mais la première phase opérationnelle commence dès 2003.

Galiléo est directement lié aux RTE puisqu'il a pour but de réguler le trafic. Ce projet permettra à l'utilisateur de recevoir les informations désirées sur les conditions de circulation dans sa langue. Un plus pour les Européens.