

PROYECTO PIRENE



«Besoins d'interconnexion des régions du Sud-ouest de l'Europe et optimisation des réseaux d'infrastructures d'un point de vue multimodal».

Actas

Diciembre 2001, Zaragoza

Sesión Introductiva El Sudoeste Europeo. El proyecto PIRENE en el marco del Programa Operativo Interreg IIc

M. FILIPE PALMA, Vice-président de la Commission de Coordination, de la Région de l'Alentejo

Je vous remercie. Bonjour à tous: Monsieur le Président du Gouvernement d'Aragon, Monsieur le Président de l'Assemblée Régionale de l'Aragon, chers collègues des autres régions. Au nom des habitants de l'Alentejo, je transmets à tous les aragonais un salut fraternel et solidaire.

Notre région, l'Alentejo est la région européenne située le plus au Sud-ouest; c'est aussi la plus grande région du Portugal mais celle dont la densité de population est la plus basse. Aujourd'hui, l'Europe n'est plus qu'un simple concept, l'Europe est une réalité. Les régions périphériques ont besoin d'être reliées aux autres régions d'Europe. Voilà pourquoi nous nous sommes incorporés à projet de tout cœur parce que l'Alentejo a des besoins spécifiques, mais elle a aussi ses propres potentiels. Elle peut offrir à l'Europe son port de Sines, aux eaux profondes, qui requiert une interliaison avec l'Europe entière, et à notre avis, cette interliaison ne peut se faire que par la route, elle a besoin d'être ferroviaire, et tout le réseau ferroviaire secondaire de notre région requiert une revitalisation.

Ceci est le fond de notre participation dans ce projet PIRENE, il s'agissait d'apporter notre contribution dans la revitalisation des réseaux ferroviaires et de faire de la traversée des Pyrénées non seulement une traversée transfrontalière mais aussi une traversée intéressant toute l'Europe, au sein d'un projet qui devient de plus en plus réalité.

Je termine en souhaitant à nouveau le succès de l'Aragon et que ces travaux aient lieu tel que nous l'espérons, de façon à ce que nous puissions continuer, avec Interreg III, les travaux qui vont être exposés aujourd'hui pendant le colloque de clôture. Merci.

M. FRANÇOIS MAITIA, Conseiller de la Coopération Transfrontalière, du Conseil Régional d'Aquitaine.

Monsieur le Président, mesdames, messieurs, je voudrais tout d'abord excuser le Président Alain Rousset, le Président de la région Aquitaine, qui a été retenu par quelque chose de tout à fait imprévu qui l'empêche d'être parmi nous, et il m'a demandé expres-

sément de vous dire tous ses regrets, car il a, avec l'Aragon, une relation très particulière, et une grande amitié pour votre Président Marcelino Iglesias, et je tiens à en porter ici témoignage.

Le sénateur Carrère qui s'occupe des infrastructures et du transport pour le Conseil Régional d'Aquitaine sera là cet après-midi, et animera une table ronde. Il a été le coordonnateur de la commission n°1 de la Communauté de travail des Pyrénées qui était chargée, qui est toujours chargée des infrastructures ; il connaît bien cette problématique du franchissement des Pyrénées. Il pourra donc parler plus savamment que moi de ces questions cet après-midi.

Mais ma présence ici est le témoignage de la nécessité de relations transfrontalières très fortes pour surmonter ces problèmes qui sont devant nous. C'est par la qualité et la force de nos relations que nous réussissons à trouver les solutions les plus justes. Et déjà, ce lobbying que nous avons réalisé ensemble a abouti à ce que le Livre Blanc des transports, au niveau européen, retienne la nécessité de l'ouverture d'un nouveau grand passage dans les Pyrénées, tellement les deux autres sont en voie de saturation. En Aquitaine, nous souffrons du formidable développement économique de la Péninsule Ibérique, nous sommes heureux pour la Péninsule Ibérique, mais ces échanges qui traversent l'Aquitaine, plus de 50% des camions qui traversent l'Aquitaine quotidiennement ne concernent pas la France, ils concernent la Péninsule Ibérique, l'Afrique et le Nord de l'Europe. Et pour nous, il est très important de trouver des solutions à cette saturation de nos voies routières.

Nous avons tenté quelques expériences pour recouvrer pleinement le potentiel maritime qui était le mode traditionnel des relations avec l'Espagne. Et puis, vous avez un puissant lobby routier en Espagne, et comme la concurrence ne se fait que par les prix, les prix ont baissé et cette ligne, par exemple, entre Bayonne et Southampton, au bout de quelques mois, a dû cesser. Il nous faut, au niveau européen, avoir la possibilité de tenir des lignes et d'investir dans ces lignes maritimes; pour nous le credo en Aquitaine, c'est ce que nous appelons le report modal : passer les marchandises de la route vers le maritime et vers le ferroviaire, car ce pari du ferroviaire, il nous faut le gagner ensemble. Il n'est pas gagné, il n'est pas évident, mais si nos régions ne se mobilisent pas de façon très forte pour réussir ce pari, et bien nous vivrons des jours très, très difficiles, et particulièrement en Aquitaine.

Le colloque que vous organisez aujourd'hui, qui est consécutif à de nombreuses rencontres qui ont déjà eu lieu, a toute son utilité et l'Aquitaine est très attentive à ce qui sera dit ici parce que nos sorts sont liés, nous avons ensemble à faire respecter les accords que nos Gouvernements ont signés à Kyoto sur les émissions de gaz à effet de serre qu'il nous faudra limiter pour les années qui viennent, et ceci est un argument supplémentaire pour indiquer que le transport des marchandises doit se faire en grande partie par le rail, par les voies ferroviaires; et bien ce combat-là, ce combat qui est aussi le vôtre, en Aragon, il est le nôtre en Aquitaine, nos sorts sont liés pour réussir un franchissement des Pyrénées efficace et un franchissement durable parce que c'est cela qui nous importe, nous voulons laisser des Pyrénées propres pour les générations qui viennent, et des Pyrénées où il fera bon passer sous la montagne, et cette orientation-là, nous la partageons avec vous, et je vous souhaite, Président, cher Président Marcelino Iglesias tout le succès que mérite votre initiative d'aujourd'hui.

M. BERNARD MARQUIE, Vice-président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées

Merci monsieur le Président. Messieurs les représentants des différentes régions impliquées dans ce programme, d'abord, je voudrais vous transmettre le salut de Martin Malvy, le Président de la région Midi-Pyrénées, qui ne peut pas être là, mais qui attache une très grande importance à ce projet et au développement de nos travaux.

La région Midi-Pyrénées est impliquée déjà depuis de longues années dans l'avancée de ce projet du développement de la traversée des Pyrénées, non pas parce que nous sommes envahis par les camions mais plutôt parce que les grands axes de transport européens de relations entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe ne passent pas chez nous, alors nous ne nous plaignons pas de ne pas avoir assez de camions. Il faudrait par contre, rééquilibrer ce trafic sur la base du ferroviaire et avoir une traversée centrale des Pyrénées qui permette aussi d'irriguer les régions centrales de l'isthme européen que sont le Limousin, Midi-Pyrénées et l'Aragon, qui est déjà quand même un carrefour de transports important, c'est l'enjeu que nous voulons donner à tous nos travaux.

Nous pouvons dire que depuis que nous nous rencontrons sur ces sujets, plusieurs programmes ont été lancés dans le cadre d'Interreg II B, les choses ont quand même bien avancé, puisque au-delà des travaux que nous allons examiner pendant cette journée, journée et demie, il y a quand même déjà des actes importants qui ont été pris dans cette dernière période. Ces actes correspondent au Livre Blanc de l'Europe qui retient la nécessité de passages supplémentaires dans les Pyrénées, au RTE, le Réseau Transeuropéen, qui prévoit lui aussi une traversée supplémentaire des Pyrénées. Il faut donc que maintenant, en s'appuyant sur les travaux que nous allons finir d'examiner pendant ce séminaire, nous puissions aller plus loin pour que tous ces projets deviennent réalité et que nous puissions permettre aussi à tous nos territoires d'accéder à un développement durable, ce mot est à la mode mais je pense qu'il veut bien dire ce qu'il veut dire, du point de vue de la qualité de la vie des hommes et des femmes de nos régions.

J'espère que ces travaux seront l'étape pour relancer encore des programmes qui nous permettent d'aboutir dans les années qui viennent.

Merci de nous accueillir.

Représentant du Limousin.

Monsieur le Président, mesdames, messieurs.

La présence de la région Limousin aujourd'hui à Saragosse montre l'intérêt que nous portons aux travaux qui ont été menés dans le cadre d'Interreg II C et puis dans le cadre du prolongement avec le projet PIRENE.

Notre région, le Limousin, est la porte d'entrée dans le Sud-ouest européen et elle a sa place dans ces réflexions. La région que je représente aujourd'hui, et je représente le Président Savi qui est très concerné par ces questions de la traversée centrale des Pyrénées, souhaite que la coopération entre les différents acteurs des transports s'installe et que se dégage progressivement une vision commune sur un système de transports efficace qui soit respectueux de l'environnement et profitable aux régions du grand Sud-ouest européen. Pour ce qui nous concerne en Limousin, nous souhaitons effectivement que soit pris en compte le rôle que nous pouvons jouer en tant que carrefour entre les axes nord-sud d'une part, entre l'Angleterre et la Péninsule Ibérique; et d'autre part entre le port de Bordeaux et l'Europe centrale, dans le cadre d'un développement de l'Europe

et puis sur l'espace des régions de l'Est. Et de ce point de vue, nous souhaitons que soit prise en compte notre spécificité en terme de développement et d'aménagement du territoire parce que nous ne souhaitons pas, effectivement, nous trouver comme un simple carrefour où nous ne verrions passer que les marchandises. Dans ce cadre, j'aurais à préciser le sens de notre coopération dans le cadre de ce projet.

Je vous remercie.

M. MARCELINO IGLESIAS, Président de la Communauté Autonome d'Aragon

Président des *Cortes* d'Aragon, Représentants des Délégations des Régions, Institutions et entreprises coparticipant dans le Programme PIRENE, Autorités, Intervenants et Participants, Mesdames et Messieurs, nombre de personnes venant de différents pays européens et de diverses villes et Communautés Autonomes espagnoles, présentes à ce colloque de clôture du Programme PIRENE que le Gouvernement d'Aragon a l'honneur d'organiser, ont dû faire un gros effort pour être aujourd'hui parmi nous. Je vous exprime ma sincère reconnaissance pour avoir répondu à notre convocation, mais aussi à ceux qui, venus de cette même Communauté Autonome d'Aragon, ont voulu assister à ce colloque pour exposer leurs points de vue ou pour connaître les attentes existant autour des trafics passant par les Pyrénées dans l'ensemble du Sud-est Européen.

Tout au long de cette journée et demie pendant laquelle les journées vont se prolonger, nous allons avoir l'opportunité d'entendre les voix des experts les plus reconnus, celles des représentants de différentes administrations et de professionnels du transport de différentes modalités.

Je suis sûr que le colloque, grâce à la qualité de ses représentants, va être profitable et va permettre de faire avancer nos objectifs. Une grande partie des interventions va se centrer sur la situation actuelle dans laquelle se trouve le trafic dans les Pyrénées et sur l'influence de cette situation sur l'ensemble des régions qui se sont intégrées au Programme PIRENE. Mais elles se centreront aussi sur l'incidence de cette situation difficile sur l'ensemble de l'espace européen, aussi bien du point de vue de l'offre que de la demande.

D'un point de vue historique, les Pyrénées, dans toute leur longueur, ont été la scène de quelques travaux d'ingénierie remarquables. Au cours du XX^e siècle, le génie s'est mis au service de l'idée quant à rapprocher les territoires d'un côté et de l'autre de la chaîne, et ce toujours dans la perspective du progrès. D'abord avec des chemins, plus tard avec des routes et ultérieurement avec le chemin de fer. Aujourd'hui, la réalité nous indique très clairement que l'évolution des infrastructures du transport et les communications visant à surmonter la chaîne pyrénéenne n'a pas été aussi constante que ce que les nouveaux temps et les nouvelles économies requéraient de façon intense.

Nous nous trouvons donc dans une situation déficitaire, avec une balance où la demande s'est clairement imposée à l'offre. Il serait difficilement possible de sortir de cette situation avec des efforts unilatéraux ou individualisés; pour cela, plusieurs de nos régions, l'Aquitaine, Midi-Pyrénées, le Limousin, l'Aragon et l'Alentejo portugais, intègrent depuis des années un programme communautaire pour avancer vers un même objectif: argumenter solidement et scientifiquement le besoin de disposer d'une traversée ferroviaire dans le Sud-est européen. C'est dans cet espace du Sud-est européen, zone de coopération qui, d'autre part, a donné ses fruits en matière de culture, de recherche et de transfert technologique d'infrastructures, que s'insère ce projet impor-

tant. Et c'est dans ce domaine que les instruments de coopération interrégionale ont montré leur plus grande capacité.

Précisément, le Projet PIRENE, que la Communauté Autonome d'Aragon pilote avec la participation d'autres régions de cet espace Sud-est européen, est le projet avec lequel sont menées les études visant à garantir la réalisation d'une traversée ferroviaire dans les Pyrénées Centrales. Si le fondement technique de notre ambition d'unir les deux versants des Pyrénées Centrales au moyen d'un tunnel à basse altitude est important, ne l'est pas moins le besoin d'expliquer cette ambition, d'être présent dans tous les forums nationaux et européens, pour faire entendre que ce projet n'est pas un projet des Pyrénées, ce n'est pas seulement un projet des Pyrénées mais un système de vertébration de tout le Sud-ouest européen qui court le risque de voir bientôt ses communications étranglées dans l'isthme pyrénéen. Et nous voulons ainsi, en tant que région, que notre intérêt accompagne celui de nombreuses autres régions du Sud-ouest européen, celles du Limousin, de l'Aquitaine, de Midi-Pyrénées, de Castille-La Manche, d'Estremadure ou de l'Alentejo portugais, et celui d'autres régions souhaitant participer dans le futur à cette grande ambition.

La Communauté Autonome d'Aragon se consacre corps et âme dans ce projet, et en ce sens, je veux vous annoncer au cours de cette assemblée que par l'intermédiaire du Gouvernement d'Aragon et avec tous les secteurs sociaux, économiques et institutionnels, nous favorisons la constitution d'une grande association promouvant cette grande traversée centrale des Pyrénées.

De façon déterminée, nous cherchons à faire en sorte que ce grand projet soit un projet partagé par tous, parce que nous sommes tous intéressés à ce que cette terre se développe pour que son progrès soit propice dans un cadre européen et globalisé.

Permettez que je vous parle en ma qualité de Président de la Communauté de Travail des Pyrénées que je préside depuis le mois de juillet de cette année, Communauté de plus de 18 millions de personnes; et je vous rappelle que nous travaillons dans le même sens que les autorités des Etats et de l'Union Européenne, pour favoriser un élargissement et une amélioration nécessaires des liaisons à travers les Pyrénées et pour résoudre ainsi ce grave problème de saturation du trafic transpyrénéen.

Comme toute grande infrastructure, la traversée ferroviaire a besoin d'une période de maturation, de regroupement des données. Le temps s'est écoulé et c'est le moment de tout mettre en commun, de partager et divulguer le travail réalisé à travers les entreprises de consultation qui ont couvert chacun des domaines. En définitive, il s'agit d'une étape préalable et inévitable que nous sommes en train de respecter pleinement.

Mais le Gouvernement d'Aragon a voulu doter ces Journées d'un contenu plus ample, et pour cela nous avons opté pour traiter quelques-uns des aspects relatifs au transport, actualisés au maximum dans la pratique quotidienne, aspects répercutant de façon plus insistante et importante sur ce territoire commun et transnational que nous avons conformé à travers le programme PIRENE.

De la même façon, nous sommes très intéressés de connaître l'opinion de l'Union Européenne, des Ministères français et espagnol, et de tout type d'acteurs. Pour cela, nous avons invité leurs représentants et je les remercie tous, sincèrement, d'avoir répondu à notre convocation et d'être présents.

L'objectif est commun et pleinement partagé. Nos régions sont des régions périphériques et, dans certains cas, des régions intérieures, mais nous voulons participer avec la plus grande intensité dans les échanges, placer nos régions parmi les grands courants européens commerciaux et de transport, et développer une nouvelle centralité consolidant nos territoires. Nous voulons disposer de territoires accessibles et articulés, et pour

cela nous avons besoin de systèmes de communications mis au service des développements et de la cohésion économique et sociale. Nous sommes soucieux de parvenir à un modèle durable pour le développement de tout l'espace pyrénéen, un espace particulièrement sensible. Nous sommes également soucieux quant à notre propre cohésion interne, l'organisation entre les villes sans vides intermédiaires, et nous sommes soucieux de consolider et de produire nos propres systèmes productifs, avec des moyens propres de développement, avec des propositions de progrès économique et social permettant la coopération pour compléter les activités de ces régions.

Je suis convaincu que toutes nos régions et nos communautés représentées dans ce colloque sont en faveur de la consolidation de leurs liens internes, une des premières solutions pour favoriser le développement harmonieux de l'ensemble pyrénéen et donc le maintien des populations dans ce vaste espace. Grâce à une relation continue et une activité permanente, nous arriverons pour sûr à continuer de découvrir de nouvelles sources d'échange et de coopération. C'est ainsi que nous pourrions obtenir le rendement maximum de nos potentialités.

Ce colloque, mesdames et messieurs, est un pas de plus en avant pour une association transnationale de régions aux caractéristiques très définies, aux besoins que nous avons détectés et mesurés et aux intérêts partagés pour jouer un rôle plus influent en Europe.

Je tiens à vous souhaiter la sincère bienvenue à Saragosse, capitale de la Communauté d'Aragon et je tiens à vous faire part du souhait du Gouvernement d'Aragon, celui de passer un séjour agréable et profitable parmi nous. Je vous remercie tous de votre présence et de votre attention. Je déclare le colloque de clôture du Projet PIRENE ouvert.

Je vous remercie.

Medidas para optimizar la utilización de los diferentes modos de transporte: internacionalización de los costes externos del transporte y ventajas del ferrocarril como una alternativa al transporte por carretera

M. BERNARD MARQUIE, Vice-président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées

Merci. Je vous propose de faire commencer monsieur Jean Hourcade de la Direction Générale des transports et de l'énergie puisqu'il doit nous parler du Livre Blanc, un des éléments qui va cadrer notre activité dans les mois à venir. Je vous propose de donner tout de suite la parole à monsieur Jean Hourcade, en disant qu'il va passer une projection et des supports PowerPoint, ça sera en espagnol puisque nous sommes en Espagne, je vous conseille d'écouter les traductions.

EL PUNTO DE VISTA DE LA COMISIÓN EUROPEA. LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE

M. JEAN HOURCADE, Direction Générale des Transports et de l'Energie. Commission Européenne

Bonjour. Pour ceux qui ne le connaissent pas, voilà le Livre Blanc. Vous pouvez observer qu'il n'est pas complètement blanc, mais qu'il a des parties en couleur représentant les moyens de transport que vous voyez, que vous pourrez voir sur les diapositives que je vais vous présenter. Son titre reflète un peu la préoccupation, il parle de: *La politique de transport à l'horizon 2012*, c'est-à-dire qu'il s'agit effectivement de l'horizon ayant été déterminé pour voir quels sont les problèmes et quels sont les types de solutions qu'il serait possible d'apporter d'ici 2012. Le sous-titre indique: *L'heure de la vérité*. Nous pensons qu'effectivement, il faut réaliser un changement assez important. C'est l'heure de la vérité parce que si nous ne continuons pas ainsi, nous irons droit dans le mur sans avoir, disons, une politique européenne conforme aux principaux objectifs de l'Union.

On peut voir que le transport est considéré comme un moteur essentiel de l'industrie, de nos échanges, du style de vie et qu'il contribue à la réalisation du projet européen. On pourrait dire qu'il est effectivement très important sur le plan économique. Nous avons présenté ces chiffres.

D'abord un billion — mille milliards d'Euros — qui génère environ 10% du Produit Intérieur Brut de l'Union et qui donne du travail à un plus de 10 000 personnes, environ.

Que s'est-il passé depuis 92, date du dernier Livre Blanc? Depuis 92, effectivement, le Livre Blanc proposait d'intégrer le marché unique. On peut dire en quelque sorte que ce fut un succès dans le sens où le marché unique s'est intégré petit à petit dans le mode de transport, dans pratiquement tous les modes, et le succès a été tel que le trafic, aussi bien des personnes que des marchandises, a suivi une croissance légèrement supérieure au Produit, à la croissance du Produit Intérieur Brut.

Mais, que constatons-nous? Nous constatons, nous le verrons tout à l'heure sur les transparents, qu'il y a un déséquilibre modal assez fort en faveur de la route, qu'il y a de plus en plus de congestion et de pollution, il existe de nombreux problèmes. Certains disent qu'il n'y a pas de congestion, d'autres qu'il y en a trop. La congestion s'observe surtout dans les villes, mais aussi pour les gens qui vont dans des pays comme la Hollande, l'Allemagne, une partie de la Belgique, une partie du nord de l'Italie également, on peut observer que la congestion n'existe pas seulement dans les villes, mais aussi entre les grandes villes. Ce qui implique, effectivement, une pollution croissante. Je crois que l'on va nous parler ensuite du type de pollution et de comment ces choses peuvent se développer. Nous avons alors deux défis à relever. D'abord l'élargissement vers l'Est, qui est l'un des thèmes les plus importants de l'Union et, en deuxième lieu, tel que l'a souligné le Sommet Européen de Göteborg, en juillet dernier, nous devons créer un développement durable; ce sont les impératifs qui nous obligent à prendre de nouvelles décisions. Il faut réorienter la politique européenne de transport pour nous adapter aux deux défis dont je vous ai parlé.

Il existe un sujet qui n'est pas encore très clair, mais sur lequel nous avons reçu des orientations de la part des Chefs d'Etat et de Gouvernement, des directrices, pourrais-je dire, très importantes visant à commencer à séparer progressivement la croissance du transport de la croissance économique. Ce n'est pas une chose évidente, je dirais même que nous ne savons pas effectivement, nous n'avons pas les instruments pour agir, pour que la croissance du transport soit inférieure à la croissance économique. Jusqu'alors, depuis 1970 pratiquement, plus nous nous enrichissons, plus nous devons créer de transport, aussi bien de voyageurs que de marchandises. C'est comme le problème de la poule et de l'œuf : c'est la poule qui fait l'œuf ou l'œuf qui fait la poule? C'est-à-dire qu'il semble que ce soient deux paramètres interdépendants l'un de l'autre, nous ne savons donc pas comment essayer de les séparer. Je dirais que ce que nous sommes plutôt en train de faire, à travers les mesures que nous allons voir, c'est d'essayer de diminuer les effets négatifs du transport sur la croissance économique. Pour le moment, c'est le premier but de ce Livre Blanc, les séparer complètement, nous ne savons pas encore avec quels instruments ni comment le faire.

Nous avons trois axes d'action principaux: en premier lieu, rééquilibrer les modes de transport, par la suite nous verrons la situation de la répartition, supprimer les goulots, il y a ici des points d'étranglements — le mot ne me semble pas approprié — et faire une politique de transport au service de l'usager qui est celui qui importe finalement.

Voici le plan: un bilan sur le contraste de la politique de transport et les propositions du Livre Blanc.

Nous avons parlé de la congestion. Voici une phrase pour les journaux en quelque sorte: apoplexie au centre, paralysie aux extrémités. C'est ce que j'étais en train de dire, c'est-à-dire qu'effectivement, en Europe, il existe des zones du nœud central où il y a

une grande congestion, puis il y a les zones périphériques où effectivement, à défaut de mobilité, il n'y a pas de développement, de croissance économique suffisante. On estime qu'en Europe, 10% du réseau routier et 20% du réseau ferroviaire sont congestionnés. Quant aux avions, ceux qui ont pris l'avion avant le 11 septembre savent que 30% des vols intraeuropéens ont un retard de plus de 15 minutes.

Quelles sont les conséquences? Les conséquences sont effectivement un risque de perte de compétitivité à l'échelle européenne et mondiale et des coûts excessifs; on estime que simplement pour les routes, pratiquement 0,5% du Produit Intérieur Brut qui disparaît pourrait atteindre 1% en 2010. Pour l'année 98, ces coûts sont estimés à environ 400 milliards d'Euros, c'est le coût effectif de la congestion en Europe, 400 milliards d'Euros.

La mobilité est en augmentation croissante. Pour vous donner une idée, et on le remarque particulièrement avec les voitures particulières, en 1970, un européen se déplaçait en moyenne de 6 000 kilomètres chaque année, en 98, on faisait environ 13 000 kilomètres par an. Et ce, effectivement, avec un parc qui se développe, qui a triplé en 30 ans, qui connaît plus de 3 millions d'augmentation annuelle et où il y avait, en 1970, 185 véhicules pour mille personnes, et aujourd'hui nous en sommes à 460 véhicules pour mille personnes. Vous allez me dire qu'on est très loin de la situation des Etats-Unis par exemple où il y a 750 voitures pour mille personnes; mais avec 460 voitures pour mille personnes, nous avons déjà de gros problèmes en Europe. Qu'en serait-il si nous atteignons les 750 des Etats-Unis? Mais eux ont plus d'espace, moins de densité de population, moins de centres urbains aussi denses que les nôtres en Europe. Les problèmes sont différents.

Pour ce qui est des marchandises, nous nous sommes orientés vers une économie de stocks renouvelables, selon la traduction que j'ai demandée, moi je parlerais plutôt de stocks roulants, je crois que ce mot est plus juste.

Quelles sont les prévisions, quel est le défi que nous devons relever pour l'année 2010? La demande de mobilité va monter d'environ 30-38% pour les marchandises et de 24% pour les voyageurs. Si l'on ne prend aucune mesure, l'augmentation de camions serait supérieure, de l'ordre de 50%.

Voici deux graphiques: vous pouvez observer le poids écrasant de la route, sur la courbe, sur le graphique de gauche, le trait bleu correspond au transport par voitures particulières écrasant totalement les autres modes de transport, les autobus. Je ne sais pas si c'est bien visible en jaune. Le chemin de fer est resté à peu près stable, à l'échelle avec laquelle nous travaillons depuis 1970, et il existe une montée progressive, assez importante, d'environ 6-7% par an, du transport aérien qui se place pratiquement à la hauteur du transport ferroviaire. Voilà pour ce qui est des personnes.

Quant aux marchandises, il existe deux modes qui écrasent totalement le marché, disons. On peut voir en bleu la route qui a même dépassé le transport maritime de courte distance que l'on voit en noir; en rouge on voit le chemin de fer qui a baissé de façon continue depuis l'année 70 pratiquement, c'est-à-dire que le nombre de tonnes kilométriques assurées par le transport ferroviaire est inférieur à celui de 1970. Puis les voies navigables et les oléoducs sont restés pratiquement stables.

Il existe un risque urgent effectivement, concernant le secteur écrasant du transport routier; ce qui souligne la nécessité de réconcilier le transport et le développement durable. Pourquoi? Parce que le transport par voiture ou le transport par camion est celui qui pollue le plus, qui utilise le plus de pétrole, qui émet le plus de CO₂, etc. je crois que l'on va nous en parler plus tard. Si nous continuons comme ça, nous allons avoir... quelqu'un a parlé de ça ce matin, le représentant de l'Aquitaine, par rapport au

protocole de Kyoto, nous savons effectivement que si nous continuons sur cette voie, avec un transport ferroviaire qui n'aura pas de part de marché suffisante, le transport routier va connaître une augmentation si grande que nous ne respecterons pas le protocole de Kyoto. Effectivement, il faut chercher un rééquilibrage au sein des modes de transport et surtout utiliser les modes qui ont encore une capacité.

Il existe environ 60 mesures, je ne vais pas toutes les énumérer et nous avons parlé de leurs trois objectifs précédemment: d'abord à l'échelle du transport routier, il faut effectivement élargir la réglementation. La compétitivité du transport routier s'explique en partie par le manque de normes sociales minimums européennes. Certains disent que l'image du transport ferroviaire est mauvaise, mais c'est vrai qu'elle est assez mauvaise parfois. Lors de l'accident du Gothard, l'accident fut provoqué par un transporteur belge qui n'avait pas de permis de transport, le chauffeur turc n'avait pas de permis de travail. C'est-à-dire qu'il n'existe pratiquement pas de normes ou que les normes existent mais sont déjouées, c'est-à-dire qu'il faut chercher effectivement en Europe à ce que les normes, les règlements qui existent soit appliqués.

Rappelons maintenant les problèmes relatifs aux temps de conduite. La dernière proposition date de 1985 et la proposition de la Commission n'a pas encore été adoptée, et la semaine dernière, par exemple, a eu lieu un Comité de Conciliation et nous en sommes toujours aux temps de conduite, une proposition minimum, nous sommes toujours en train de discuter pour savoir s'ils vont être adoptés ou pas. Et c'est un éternel problème qui n'a pas de solutions pour l'instant. Ce que propose la Commission, c'est de renforcer les contrôles et les sanctions, en harmonisant ces contrôles. Des contrôles ont été réalisés par exemple à la frontière entre la France et la Belgique, auxquels assistait le représentant de la Commission et sur 8 camions, au moins 1 était en infraction, ce qui est commun et courant.

Il faut développer une intégration du chemin de fer dans le marché intérieur par des mesures complémentaires qui vont être proposées dans ce qu'on appelle —vous l'avez peut-être vu dans la presse— le Deuxième Paquet Ferroviaire qui propose une ouverture au cabotage, c'est-à-dire au transport à l'intérieur d'un pays, des marchés nationaux, des marchandises.

Il faut établir également un niveau élevé de sécurité ferroviaire, parce qu'à la Commission, nous pensons que si nous ouvrons le marché à des opérateurs différents des opérateurs traditionnels, les nouveaux arrivants devront avoir la même philosophie, le même respect de la sécurité tel que celui qu'il existe parmi les opérateurs actuels. Il faut établir effectivement un niveau de sécurité qui soit le même pour les nouveaux arrivants que pour les opérateurs traditionnels. Il faut actualiser la Réglementation sur l'interopérabilité. En Espagne, nous pouvons dire que nous souffrons de non-opérabilité, nous savons qu'effectivement, grâce à l'interopérabilité, il est possible de franchir les frontières techniques et nous savons qu'à cause du problème de l'écartement de voie, l'Espagne et le Portugal sont séparés du reste de l'Europe en raison d'un grand problème d'interopérabilité.

Il nous faut aussi ouvrir les réseaux internationaux aux voyageurs, cela fera partie du Deuxième Paquet. Il faut optimiser l'utilisation de cette infrastructure; nous pensons que c'est une des possibilités, ce qui ne signifie pas qu'il faille aménager un réseau spécial, mais le réseau transeuropéen doit avoir quelques axes consacrés spécifiquement au transport de marchandises. Pourquoi? Parce que nous savons tous qu'un train de marchandises qui part d'un point X va devoir ensuite traverser une ville, va passer derrière les trains de voyageurs, va perdre du temps, etc.

Il y a environ quinze jours, à Bruxelles, le Directeur d'une entreprise espagnole,

Transfesa, est venu nous expliquer les problèmes qu'il rencontrait. Il utilise plusieurs voies à travers l'Europe mais parfois, un train arrive à une frontière technique et il a du retard, son train doit alors attendre 24 heures s'il a perdu le tour de locomotive. Alors, s'il n'y a pas de réseau consacré aux marchandises, au moins sur les grands axes, le chemin de fer ne pourra pas faire concurrence aux camions, il y a là toute une initiative.

Il est clair qu'il faille moderniser également les services, c'est une citation de notre Commissaire qui s'est beaucoup interrogée sur le fait qu'en Europe, la vitesse des trains internationaux de marchandises ne dépasse pas 18 Km/h., ce qui est assez bas si l'on considère les camions dont la vitesse atteint au moins les 50 Km/h. C'est-à-dire qu'il faut améliorer effectivement les services pour parvenir à des vitesses qui soient à la hauteur de la concurrence.

Une des propositions qui a également été développées: les autoroutes de la mer. Que sont les autoroutes de la mer? Les autoroutes de la mer sont en effet de grands «axes» où se massifie le transport maritime afin de permettre des flux importants au coût assez bas et permettant, par exemple, de traverser certaines zones de l'Europe et permettre que certaines n'aient pas à supporter une pression très importante des camions. Nous reviendrons ensuite sur ce point.

Offrir des services innovateurs. D'abord simplifier, au niveau des ports, les règles de fonctionnement et agir de telle sorte que les opérateurs protagonistes aient un guichet unique. Je n'insisterai pas sur les voies navigables en Europe; je vais passer au nouveau programme qui s'appelle MARCO POLO.

Qu'est-ce que le Programme Marco Polo? C'est la continuité d'un Programme appelé Pact. Le Programme Pact a pris fin cette année; c'était un programme relativement intéressant dans le sens où il comprenait des initiatives d'opérateurs dans le transport combiné. CT signifie «Transport Combiné» dans le programme *Pact*. On va élargir le programme *Pact*, l'étendre aux services maritimes et l'idée est de développer, effectivement, de nouveaux services intermodaux, avec environ 30 millions d'Euros annuels pour aider des opérateurs qui ont des idées pour développer des services intermodaux autour des chemins de fer, des routes, du maritime, etc.

Alors, notre idée est d'essayer d'améliorer l'enchaînement des moyens, de faire en sorte d'améliorer la frontière entre les moyens, l'intermodalité, d'étendre les bonnes pratiques, et de créer ensuite des conditions techniques favorables, de favoriser l'émergence de transiteurs. Plutôt que transiteurs, il s'agirait d'intégrateurs de marchandises, c'est-à-dire que nous avons besoin, à l'échelle de l'Europe, d'une «nouvelle profession», de gens qui se consacrent, effectivement à pouvoir intégrer les techniques des routes, du chemin de fer, du transport maritime, des voies navigables, etc. Il semble qu'à l'échelle européenne nous n'avons effectivement pas la possibilité de trouver des gens pouvant exercer ce travail.

Et puis, nous avons l'éternel problème concernant la normalisation des containers et des caisses mobiles. Quelle est la conséquence au niveau des réseaux européens? Nous allons parler maintenant d'un projet, du projet qui nous intéresse. Il existe des réseaux au niveau transeuropéen, et parallèlement aux réseaux, se trouvent les projets prioritaires qui s'appellent aussi *Projets Prioritaires d'Essen*. À Essen, les Chefs d'Etats et de Gouvernements ont approuvé quatorze projets prioritaires. Ce que propose la Commission, le Livre Blanc, c'est d'adapter de nouveaux projets prioritaires, parmi lesquels se trouvent une nouvelle traversée de grande capacité dans les Pyrénées, puis un transport à grande vitesse, une prorogation, disons, du transport de Paris vers Vienne, ensuite une liaison entre le Danemark et l'Allemagne, l'amélioration de la navigabilité du Danube; un projet de radionavigation *Galilée*, système de localisation par satellite, une interopé-

rabilité sur le réseau ibérique à grande vitesse et de nouvelles lignes ferroviaires entre Vérone et Naples, Bologne et Milan, et un élargissement aussi —parce qu'il figure déjà dans le projet numéro 3—, une extension vers Nîmes du TGV Sud.

Alors la logique de tout ce que je viens d'expliquer, c'est qu'il faut effectivement améliorer certains points clé du réseau transeuropéen. Ces points clé comportent effectivement le problème de la traversée des Pyrénées. Ce que je peux dire également, c'est que, je ne sais pas si on va le voir sur les diapositives après, mais l'idée de la Commission est de concentrer l'argent sur ces points clé, sur ces projets prioritaires mais particulièrement, lorsqu'il s'agit de projets ferroviaires transfrontaliers et de projets ferroviaires vers les pays de l'Est, d'augmenter alors la participation communautaire jusqu'à 20%. Maintenant, lorsqu'un projet est inscrit dans les lois transeuropéennes, l'Union Européenne peut financer 10% du projet et l'idée est d'augmenter jusqu'à 20% la participation européenne, et ce indépendamment des projets du Fond de Cohésion car je parle des projets généraux à l'échelle transeuropéenne.

Parmi les mesures que présente le Livre Blanc, se trouve également une action sur les carburants et, effectivement, nous nous sommes aperçus l'année dernière, que dans certains pays particulièrement, comme l'Espagne et la France, il existait effectivement un problème autour des carburants, et l'idée est de proposer un gaseoil pour les camions et d'attribuer aussi des réductions fiscales pour les biocarburants ayant un effet positif pour les émissions de CO₂, puis de stimuler la demande au moyen de l'expérimentation à travers le programme de recherche.

Il existe aussi un programme sur la sécurité, les boîtes noires pour les automobiles, les limiteurs de vitesse et des accords relatifs à la vitesse, et à la partie frontale des véhicules et la gestion de la vitesse. Nous reviendrons plus tard sur le thème de la sécurité.

Un des points très importants qui va nous être commenté ensuite concerne la recherche d'un tarif juste pour le transport, c'est-à-dire qu'il faut parvenir à ce qu'on appelle, en termes un peu techniques, à l'internalisation des coûts externes, agir de telle sorte qu'effectivement, celui qui utilise le transport non seulement paie les coûts de la route, de l'infrastructure ferroviaire, de l'aéroport ou du contrôle aérien, mais faire en sorte que les coûts externes relatifs à la pollution de l'air, aux accidents, à l'occupation de l'espace, etc. soient intégrés dans la tarification. L'idée est de chercher alors un cadre tarifaire qui soit —je l'ai mis ici en horizontal— qui soit le même pour tous les modes de transport, qu'il n'y ait pas de discrimination. La proposition de la Commission consistera alors pour l'année prochaine à proposer une méthodologie qui soit reconnue par tous les modes de transport afin qu'ils soient sur le même pied d'égalité par rapport aux effets négatifs de l'internalisation.

J'ai déjà parlé du problème du combustible et de quelques mesures spécifiques: assignation des revenus de la tarification dont va nous parler la représentante suisse, la tarification des infrastructures existantes, c'est-à-dire chercher un système faisant en sorte, lorsque l'espace est réduit, comme c'est le cas des Alpes ou des Pyrénées, que les modes existant puissent participer d'une certaine façon au financement d'autres modes qui permettront dans le futur d'assurer un transit à travers ces zones sensibles. Mais la représentante suisse nous parlera de l'exemple de la Suisse.

Je vais ensuite parler rapidement de la lutte contre la saturation du ciel. Nous savons que c'est effectivement un des problèmes à l'échelle européenne. Il existe un manque d'interopérativité dans le ciel européen et l'idée est alors de chercher un ciel unique pour l'Europe. A titre d'exemple, l'Europe a une surface qui est légèrement inférieure à celle des Etats-Unis, si nous y incluons les futurs pays entrant, et on y trouve 5 ou 8 fois plus de centres de contrôle qu'aux Etats-Unis. C'est-à-dire que l'efficacité du système

n'est pas comparable, l'idée est alors de chercher un ciel unique en Europe et de redéfinir aussi la capacité de l'utilisation des aéroports, mais c'est un sujet qui s'éloigne un peu des thèmes dont nous traitons aujourd'hui.

Renforcer les droits. Disons rapidement que pour les passagers aériens, quelques réglementations ont été dictées et d'autres réglementations vont être incluses, les dénégations d'embarquement, lorsqu'elles existeront, s'étendront aux autres modes de transport, aussi bien le ferroviaire que les voies navigables ou le transport maritime, et évidemment, si possible le transport urbain, bien que ce ne soit pas du ressort de la responsabilité communautaire.

En Europe, il existe un très gros problème qui n'a pas trouvé de solution jusqu'à présent, c'est le problème de la sécurité routière. Chaque année, plus de 40 000 personnes meurent sur les routes européennes; un des objectifs de l'Union Européenne, à l'horizon 2010, est de réduire de 50% la mortalité sur la route au moyen d'une série de mesures: harmoniser les sanctions —nous savons tous que si nous sommes français et que nous prenons la voiture, si nous allons en Espagne, il est possible que nous ne respections pas aussi bien les limites de vitesse qu'en France, en pensant que, si on est pris, on ne nous enverra peut-être pas l'amende, etc.— en harmonisant aussi la signalisation, le taux d'alcoolémie —qui n'est pas le même dans tous les pays européens—, en créant un observatoire de sécurité routière, un comité d'experts pour les enquêtes d'accidents et finalement, en créant une Directive sur les ceintures de sécurité dans les autocars. Si, effectivement, on ne prend pas ces mesures, si les mesures qui vont être prises ne sont pas opérationnelles d'ici 2010, on prendra des mesures plus draconiennes parce que c'est quand même un scandale qu'en Europe il y ait tous les ans plus de 40 000 morts et 1 600 000 blessés.

Je vais parler très rapidement du système *Galilée*, système de localisation par satellite. Nous attendons le Sommet de Laeken, ce week-end, pour savoir s'il va être accepté ou pas. Si, effectivement, il était accepté, les applications pour le transport sont très nombreuses et nous pensons, à la Commission, qu'il peut effectivement avoir un impact positif sur la mobilité, ceci dit, s'il n'est pas appliqué, nous devons appliquer, utiliser les systèmes américains, mais nous pensons qu'il existe une question d'indépendance européenne.

L'Union aussi doit être représentée, il faut être présent parfois, aux instances internationales, parfois sa représentation n'est pas même symbolique, c'est-à-dire que nous pensons que l'Union doit s'exprimer avec une même voix lorsqu'elle est présente devant quelques organismes comme l'Organisation Maritime Internationale. Pour le moment, elle n'a pas de voix, et l'idée consiste à ce que l'Union soit plus présente pour que tous les Etats Membres s'expriment avec une même voix; c'est l'une des idées.

Quel est, finalement, l'objectif que nous voulons atteindre d'ici 2010? Nous voulons rompre pratiquement la tendance des 30 dernières années pour qu'en 2010 les parts de marché de la route, du chemin de fer, de l'avion, etc. soient au même niveau qu'en 98; cela peut paraître, effectivement, peu ambitieux, mais il s'agit de changer complètement l'ensemble de la problématique du transport parce que si nous continuons ainsi, la route aura de plus en plus d'ampleur, elle aura davantage de parts de marché et nous aurons plus de problèmes, plus de problèmes de dépendance énergétique aussi, plus de problèmes de congestion. L'idée est de commencer un retour de telle sorte qu'effectivement en 2010 nous soyons dans une situation avec une part de marché stabilisée pour ensuite avoir une politique plus ambitieuse.

Alors la séparation dont j'ai parlé au début signifie que nous devons au moins agir de façon efficace pour que les effets négatifs du transport soient de plus en plus limi-

tés. Nous avons calculé par exemple que si nous retournons aux parts de marché de 98, nous aurons une réduction de CO₂ d'environ 200 millions de tonnes, ce qui correspond pratiquement à 12-15%.

Pour terminer, nous ne parviendrons à l'adaptation, disons, de la politique de transport avec le développement durable seulement s'il existe effectivement une détermination politique quant aux 60 mesures que nous avons proposées et qu'il faut en effet rationaliser comme d'autres mesures. Quant à l'utilisation de la voiture particulière, il faut compenser le coût croissant de la mobilité qui s'impose à l'usager par une qualité croissante des services et il faut avoir une politique globale. Ce n'est pas seulement une question de politique de transport mais une question d'aménagement du territoire, budgétaire, fiscale, sociale... qui doit accompagner la politique de transport.

Je crois que j'ai été trop bavard, je voulais en effet vous exposer brièvement un Livre comprenant de nombreux éléments relatifs au transport.

INTERNALIZACIÓN DE LOS COSTES EXTERNOS DEL TRANSPORTE. VENTAJAS DEL FERROCARRIL COMO UNA ALTERNATIVA AL TRANSPORTE POR CARRETERA

M. MARKUS LIECHTI, Directeur de Projet. T & E. Fédération Européenne du Transport et de l'Environnement

Mesdames et messieurs, bonjour. C'est un grand honneur d'abord d'être ici. Je remercie les organisateurs pour l'invitation, pour pouvoir représenter T & E, la Fédération Européenne pour le Transport et l'Environnement, à l'occasion de ce colloque.

Je vais d'abord très vite expliquer ce que c'est la Fédération Européenne pour le Transport et l'Environnement. Ce sont les pays comprenant des membres de la fédération T & E, et il y a, pour le moment, 38 membres dans 20 pays européens, dont la plupart des pays de l'Union Européenne, mais aussi quelques pays candidats déjà, la Norvège et la Suisse.

Je vais présenter rapidement le développement du transport —on en a déjà beaucoup parlé, je peux donc raccourcir un peu le premier point—, les effets sur l'environnement, le transport dans les zones sensibles et les conclusions. Dans ces thèmes se trouve un peu caché l'internalisation des coûts externes. On a déjà parlé de la croissance du transport, mais dans les trente dernières années le transport a vu une croissance qui a été supérieure à la croissance de l'économie; donc on a déjà eu une situation découplée. Je vais reparler du découplé du transport et de l'économie, mais ce découplage est allé dans l'inverse du sens où nous souhaitons l'avoir. Pour le fret, depuis 1970, on a vu que la route a triplé, le rail a diminué en quelques mots. Vous connaissez aussi les effets de cette orientation plutôt vers la route, on a plus de routes et moins de rails. Voici ici la comparaison entre quatre modes seulement, le transport maritime n'y est pas et c'est pour ça que ces chiffres ici sont un peu différents aux chiffres que monsieur Hourcade a présentés avant.

Alors j'en viens maintenant au deuxième point de présentation. Ce sont les effets de ce développement qu'on a vu dans les années passées. Il s'agit d'une part, d'une pollution atmosphérique qui, comme vous voyez ici, est à grand terme causé par les transports, notamment par les transports routiers, mais, il y a aussi d'autres effets de cette croissance du transport. On a vu des pertes des habitats des zones naturelles qui doivent être protégées, qui sont en danger. Cela concerne tous les modes de transports. Vous voyez qu'en Espagne davantage de zones naturelles sont en danger à cause des

routes qu'à cause des chemins de fer. Au Portugal, comme vous le voyez, il y a une égalité. Voilà donc le deuxième effet de la croissance du transport.

Puis j'en viens au bruit. Le bruit est surtout un problème du transport routier, mais vous voyez que c'est aussi un problème qui est en croissance dans le domaine du transport ferroviaire.

Et puis le plus sévère de tous les effets, ce sont les émissions CO₂, les effets de serre qui provoquent le changement du climat et tout ce qui y est lié. Nous voyons très nettement que le transport ne fait pas ce qu'on attend. Vous voyez que les autres secteurs n'ont pas tellement augmenté pendant les années passées, il y a même des secteurs comme l'industrie ou les ménages privés qui ont réduit l'émission du CO₂, mais par contre, en ce qui concerne le transport, elle a nettement augmenté. Le transport est donc aujourd'hui celui qui émet le plus de CO₂.

Vous reconnaissez ici la dominance de la route, elle est de loin la source la plus grande de tous les modes de transport. Vous voyez aussi l'augmentation de l'aviation, la croissance de ce mode de transport, et puis les chemins de fer et les voies navigables.

Alors maintenant, j'en viens à l'internalisation des coûts externes et si elle a un avantage pour les chemins de fer. En suivant toutes ces explications des effets du transport, on a vu que principalement la route occupe la première place, les coûts externes de la route sont donc beaucoup plus élevés. Vous voyez ici une comparaison entre les modes de transport, les coûts externes de la route sont de 4 à 5 fois plus hauts que les coûts externes du mode ferroviaire. Vous voyez aussi l'avion qui ne joue pas encore un très grand rôle, mais pour le transport des marchandises si ça venait à augmenter, il y aurait aussi un gros problème. L'autre mode de transport maritime fluvial est similaire, comparable aux rails voire même un peu mieux. Ces chiffres sont tirés d'une recherche qui a été faite par un consortium suisse allemand des consultants suisses de l'université de Karlsruhe. Si nous pensons à internaliser ces coûts, il est très clair que la route va être plus chère que les chemins de fer, et que cette internalisation des coûts a un effet positif pour le mode ferroviaire.

Je passe au troisième point de ma présentation. Il s'agit du transport dans les zones sensibles. Vous voyez ici, le développement du nombre de camions dans les Pyrénées ou disons à la frontière de la France et l'Espagne. Vous voyez ici les chiffres des quatre dernières années, la tendance augmente, c'était également le cas avant. La plupart se concentre encore à l'Est et à l'Ouest, au bord de la mer, mais vous voyez que cette troisième colonne ici a fortement augmenté entre 1999 et 2000. C'est visible sur ce graphique ici, il y a une augmentation dans tous les passages. Mais entre 1999 et 2000, vous voyez que les autres passages qui ne sont pas au bord de la mer ont tellement augmenté. Pour être honnête, moi je n'en connais pas vraiment la raison, mais il y a sûrement des personnes ici qui sont plus spécialisées en ces questions pyrénéennes. Je vais encore comparer la situation dans une autre zone sensible en Europe, dans les Alpes. Ici, vous voyez que la situation est comparable. Il y a aussi une augmentation nette pendant les 20 années passées. Vous voyez la participation des différents modes de transport, le cas de la France et de l'Autriche, les routes du Mont-Blanc, surtout, Fréjus, les routes du Brenner, c'est surtout sur la route qui est majoritaire avec 70%. Ici en Suisse, c'est l'inverse, bien que la route ait aussi augmenté, il s'agit de 70% pour le rail. Vous voyez ici une autre comparaison entre les Alpes et les Pyrénées qui est très frappante. Pour les passages dans les Pyrénées, ou entre la France et l'Espagne, on a 95% pour la route et seulement 5% pour le rail. Les autres chiffres ont déjà été vus avant. En ce qui concerne les effets dans ces zones sensibles, il faut remarquer que les effets que j'ai décrits avant sont encore plus graves, plus sévères dans ces zones sensibles. On constate, quant

à la pollution atmosphérique, un effet d'inversion dans les zones alpines, dans les zones sensibles montagnardes, où l'émission est deux fois plus élevée en hiver, 6 fois plus élevée pendant la nuit quand on a ces phénomènes de l'inversion. De plus, en raison des pluies, les effets sonores dus à l'écho dans ces montagnes, sont aussi plus gênants, et c'est ce que l'on a observé dernièrement dans tous les cas des accidents de tunnels. La sécurité est aussi plus en danger dans ces zones sensibles, avec les puissances des moteurs, surtout quand ils viennent des pays plus plats, les freins ne sont pas tellement équipés, les tunnels ont un problème très grave dans ces zones sensibles.

Ça veut dire quoi pour la politique dans ces zones? Tous ces coûts externes sont passés sur des coûts marginaux, ils sont en effet trop bas, en tout cas selon les méthodes avec lesquelles on les calcule à présent. Ces coûts marginaux ne sont pas très élevés dans ces zones sensibles où il y a peu de monde où la population là n'est pas très dense. De plus, il y a des goulets d'étranglement mais pas d'embouteillages qui font surtout monter les coûts marginaux, les coûts externes dans les villes et dans les centres urbains. Il y a aussi de grands risques qu'on a vus, qui ne sont pas reflétés par cette approche des coûts marginaux de l'internalisation de ces coûts. L'application de cette internalisation des coûts externes dans ces zones ne suffit pas.

La distance aussi est trop courte, dans ces zones-là, l'incitation pour changer le mode de transport est trop faible. Alors il faut une application de cette internalisation partout, pas seulement limitée dans ces zones comme maintenant en Suisse. Ces 300 kilomètres de la Suisse n'ont pas encore suffisamment d'effets, cette internalisation doit être partout en Europe.

Finalement, plus de mesures sont nécessaires. La seule internalisation n'est pas suffisante, il faut avoir une certaine limitation de circulation, surtout dans la nuit ou en hiver, car les effets sont plus graves. Il faut aussi avoir un plus grand équipement de sécurité, plus fort dans ces zones pour les camions et les voitures routières. Alors, en principe, on voit que tout parle pour l'utilisation des chemins de fer dans ces zones sensibles surtout, et c'est aussi, comme il a été entendu, un but de la commission, celui de vouloir augmenter l'utilisation des chemins de fer partout en Europe. Mais, pour être environnementaliste, il faut aussi penser aux effets négatifs de l'augmentation du transport ferroviaire, plus nombreux. Il existe en parallèle des instruments pour améliorer surtout les freins, des murs, une protection physique, mais bien sûr il faut plutôt abattre le bruit à la source.

Et puis la pollution atmosphérique, surtout dans l'utilisation des locomotives diesels, est aussi un problème. Quand on augmente la circulation ferroviaire, on est parfois obligé d'utiliser plus de lignes qui ne sont pas électrifiées, et il faut aussi penser à utiliser le plus souvent les modes, les lignes électrifiées.

La perte des habitats sont dus aussi à la construction de nouvelles lignes, il faut faire mieux. Tout ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas augmenter les transports ferroviaires, ou qu'il ne faut pas construire de nouvelles lignes, mais il faut penser à tous ces effets quand on les construit et puis éviter les effets négatifs.

Et quant à la consommation de l'énergie, c'est plutôt un problème du transport ferroviaire des voyageurs pour les lignes à grande vitesse, mais l'utilisation de trains vides dans des régions où n'il y a pas suffisamment de voyageurs a aussi un effet très mauvais sur l'efficacité de l'énergie.

J'en viens aux conclusions. Premièrement le rail a des avantages. Il est moins polluant, il a moins de coûts externes.

Deuxièmement, l'internalisation de ces coûts externes est insuffisante comme instrument solitaire dans les zones sensibles.

Et troisièmement, le rail doit aussi considérer ces aspects environnementaux.

Voilà pour le rail et pour les zones sensibles.

D'abord, cela revient à dire qu'il faut un découplage, découpler la croissance du transport et de l'économie. Il faut plus qu'un simple transfert modal, qu'un simple découplage entre les effets négatifs du transport et la croissance de l'économie. Il faut un véritable découplage.

Deuxièmement, il faut créer une concurrence loyale entre les modes de transport, et on a vu la situation dans les domaines de la sécurité routière, il faut considérer aussi les conditions de travail qui sont très, très mauvaises. La situation est très déséquilibrée. D'une part les chemins de fer ont beaucoup de réglementations pour le personnel, pour les employés; par contre le mode routier a une réglementation très faible, les contrôles sont très, très faibles comme on l'a vu dans cet exemple qui a causé l'accident du Gothard qui n'est pas un exemple unique. Il faut vraiment avoir les mêmes réglementations pour tous les modes de transport.

Et finalement, pour revenir au début, il faut appliquer bien sûr le principe de l'utilisateur payeur, il faut appliquer l'internalisation des coûts externes partout en Europe et pas seulement dans les zones sensibles.

Je vous remercie de votre attention.

LA TASA POR KILÓMETRO PARA VEHÍCULOS PESADOS. LA EXPERIENCIA SUIZA

**M^E NATHALIE CARRON, Bureau Fédéral de Développement Territorial.
Division de Coordination des Transports. Ministère Suisse des Transports**

Monsieur le Président de la Communauté Autonome d'Aragon, mesdames et messieurs, c'est pour moi un grand plaisir d'être aujourd'hui à Saragosse, pour parler de la Redevance Poids Lourds liée aux prestations en Suisse. Je vais parler en français, mais je vous montrerai les transparents en espagnol pour simplifier la compréhension. J'ai apporté avec moi des brochures qui résument très clairement la Prestation que je vais vous présenter. Ces brochures sont à votre disposition en espagnol, en français et en anglais.

La Redevance Poids Lourds liée aux Prestations, ou RPLP.

La Redevance Poids Lourds liée aux Prestations se définit comme suit : c'est un péage routier proportionnel à la distance, au poids et aux émissions englobant les coûts routiers ainsi qu'une partie quantifiable des coûts externes. Une vingtaine d'années aura été nécessaire entre les premiers travaux et l'introduction de la Redevance Poids Lourds liée aux Prestations.

En effet, l'histoire de la RPLP commence dans les années 70. A cette époque, une commission d'experts élabore une conception globale des transports, dans le but de mieux harmoniser le développement entre la route et le rail. Un des résultats de ces travaux consistait à proposer l'introduction d'une redevance liée aux prestations. Il faudra attendre 1984 pour voir l'introduction d'une redevance forfaitaire acceptée avec 59% de oui.

En 1986, l'initiative populaire pour une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, initiative lancée par des associations écologiques, est refusée par le peuple avec 64% de non. La base constitutionnelle pour la RPLP sera acceptée en votation populaire en 1994 avec 67% de oui. La loi, quant à elle, obtiendra 57% de oui en

1998 après une campagne très animée. Au premier janvier 2001, la RPLP entre en vigueur comme prévu.

Les objectifs de la RPLP.

La RPLP est une redevance qui poursuit plusieurs objectifs. L'application du principe du pollueur payeur, le transfert du trafic marchandises de la route vers le rail, la protection de l'environnement. Ces dernières années, un consensus est apparu dans la politique suisse des transports. Le transport routier de marchandises doit couvrir les coûts, l'ensemble des coûts qu'il occasionne, y compris les coûts externes. Il est à noter que cette volonté d'internaliser les coûts externes des transports n'est pas propre à la Suisse. Le récent Livre Blanc de la Commission Européenne relative aux transports le mentionne également comme on l'a vu tout à l'heure. On entend par coûts externes les coûts qui ne sont pas supportés par les usagers mais qui sont à la charge de la collectivité. Il s'agit des atteintes provoquées à l'environnement et à la santé. La RPLP a amélioré les conditions de cadre du chemin de fer sur le marché des transports et a acheminé davantage de marchandises par le rail. Or, si on laisse à l'Etat et à la collectivité le soin de prendre en charge les coûts externes provoqués par le trafic routier de marchandises, cela correspond à une subvention indirecte. Compte tenu de la situation actuelle, le prix du transport est trop bon marché, et sa demande est excessive. Une augmentation du prix du transport routier rend le rail plus compétitif et permet ainsi une meilleure concurrence entre les deux modes de transport. La RPLP a également pour but la protection de l'environnement. Comme la redevance dépend du nombre de kilomètres parcourus et de la pollution émise par le poids lourd, les camions sont incités à rouler moins et par conséquent à polluer moins. La diminution du trafic routier entraîne donc une réduction des nuisances sonores et une amélioration de la qualité de l'air.

Qui et où? La RPLP est perçue sur tous les véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes immatriculés en Suisse ou à l'étranger, à savoir les véhicules à moteur et les remorques destinées au transport de personnes ou de marchandises. En ce qui concerne le champ d'application, la redevance est perçue sur l'ensemble du réseau routier public suisse, à savoir sur toutes les routes.

Quels sont les coûts devant être couverts par le trafic poids lourds?

Transport.

4 domaines ont fait l'objet d'étude. Il s'agit de domaines importants et pouvant être cernés de manière fiable en termes monétaires.

Les montants calculés sont les suivants: dommages causés à la santé: 260 millions d'Euros, dommages causés aux bâtiments par la pollution de l'air: 200 millions d'Euros, coût des nuisances dues au bruit: 160 millions d'Euros, coût des accidents: 11 millions d'Euros. Les coûts non couverts du trafic poids lourds propre E comprennent également la compensation annuelle de la taxe forfaitaire pour les poids lourds, à savoir 80 millions d'Euros, il faut encore ajouter 11 millions d'Euros pour les coûts d'infrastructure non couverts conformément au résultat du compte routier suisse. Le montant total s'élève donc à 720 millions d'Euros.

Le calcul de la redevance.

Pour calculer le tarif de la redevance, on a tout d'abord déterminé les prestations kilométriques totales accomplies en Suisse par les diverses catégories de poids. Ces chiffres ont été ensuite multipliés par le poids moyen des véhicules de chaque catégorie de poids, toutes catégories confondues; on a obtenu un total de 47 milliards de tonnes kilomètres. En divisant le montant des coûts à couvrir par le trafic des poids lourds, à savoir les 520 millions d'Euros, que nous avons vus sur le transparent précédent, par ces 47 milliards de tonnes kilomètres, on obtient la valeur de 0,016 Euro. Ce tarif, de

0,016 Euro, n'est pas appliqué dès l'introduction de la RPLP au premier janvier 2001. En effet, compte tenu des accords bilatéraux sur les transports terrestres conclus entre la Suisse et l'Union Européenne, l'introduction de la RPLP est étroitement liée à l'augmentation de la limite de poids. Ainsi, au moment de l'introduction de la RPLP en 2001, la limite de poids passe de 28 à 34 tonnes et le tarif de la RPLP est fixé à 0,01 Euro. Dès 2005, cette limite de poids sera fixée à 40 tonnes et le tarif RPLP sera de 0,016 Euro par tonne kilomètre. Ainsi, les transporteurs disposent du temps nécessaire pour s'adapter aux nouvelles conditions. Comme on peut le voir, le tarif de la redevance est calculé sur les coûts relatifs à l'année 1993. Il est prévu de mettre à jour ces chiffres tous les 5 ans et donc d'adapter en conséquence le tarif de la RPLP.

La RPLP se calcule selon 3 critères : la distance, le poids et les émissions polluantes. Le premier critère est la distance parcourue sur le réseau suisse, elle se calcule en kilomètres. Le poids du véhicule est le deuxième critère, celui-ci est mentionné en tonnes et correspond au poids total maximal autorisé qui est mentionné dans le permis de circulation. Enfin, la RPLP tient compte de la catégorie d'émission polluante du véhicule. On distingue 3 catégories correspondant aux différentes normes Euro. L'exemple montre le prix de la traversée nord-sud de la Suisse. Pour parcourir les 300 Km reliant Bâle à Chiasso, un camion de 30 tonnes paiera la somme de 90 Euros.

L'utilisation de la redevance.

Il est prévu qu'en 2001, les recettes s'élèvent à 470 millions d'Euros. Deux tiers du produit net reviennent à la confédération et un tiers est destiné au canton. La part de la confédération sert au financement des grands projets ferroviaires ainsi qu'à la couverture des coûts non couverts du trafic routier qu'elle supporte. Les cantons, quant à eux, devraient utiliser leur part au produit net pour couvrir leurs dépenses dans les domaines des coûts non couverts du trafic routier. Il est à noter que la répartition entre les 26 cantons en Suisse obéit à certains critères comme la longueur des routes et les charges routières des cantons, la population et l'imposition des véhicules à moteur. Les régions de montagne et les régions périphériques sont favorisées. Pour l'année 2005, le produit net de la redevance devrait s'élever à 950 millions d'Euros, la répartition entre la confédération et les cantons, à savoir: deux tiers, un tiers, devrait être maintenue.

Quels sont les effets attendus sur l'évolution du trafic?

Compte tenu des mesures prévues dans l'accord bilatéral sur les transports terrestres et les mesures d'accompagnement, les prestations kilométriques croîtront vraisemblablement moins vite qu'avec le maintien de la limite des 28 tonnes sans la RPLP. Les deux fléchissements en 2001 et 2005 correspondent à l'introduction de la RPLP et à l'augmentation du tarif prévu en 2005.

Les effets sur l'environnement.

La RPLP devrait avoir un effet bénéfique sur l'environnement. En ce qui concerne l'émission d'oxyde d'azote, le maintien de la limite de poids à 28 tonnes et la redevance forfaitaire entraînent une très légère hausse; par contre, avec l'introduction de la limite des 40 tonnes et de la RPLP, les émissions d'oxyde d'azote devraient sensiblement diminuer. Pour ce qui est du dioxyde de carbone, l'augmentation aurait été forte avec la limite des 28 tonnes et la redevance forfaitaire, mais on attend une diminution significative des émissions polluantes avec la RPLP et les 40 tonnes.

Pour finir, nous allons voir quels sont les premiers effets de la RPLP.

La redevance liée aux prestations a été introduite au premier janvier 2001, il y a donc un peu moins d'une année. Il est bien entendu trop tôt pour tirer des conclusions définitives, mais on peut toutefois déjà percevoir les premières tendances. Tout d'abord, les véhicules se sont adaptés en ce qui concerne le poids et les émissions polluantes.

D'une part, on constate que les transporteurs utilisent au mieux le poids disponible et qu'ils profitent des biens de productivité offerts par l'augmentation de la limite de poids de 28 à 34 tonnes. On constate en effet une réduction sensible du nombre de parcours à vide. D'autre part, lors du remplacement du parc de véhicules, la préférence est donnée aux camions polluant moins qui permettent de payer moins de redevance. On peut faire remarquer ici que les entreprises ont repensé à leur logistique afin de rationaliser les trajets effectués et donc de payer le moins de redevance possible.

Ensuite, des changements ont été constatés pour ce qui est du choix des itinéraires. D'une part on a noté des trajets de contournement le long de la frontière au prix d'un léger allongement des distances parcourues. D'autre part, certains véhicules quittent le réseau routier principal ou ne l'utilisent plus et préfèrent des itinéraires plus courts sur le réseau secondaire afin de diminuer le montant de la redevance. Pour ce qui est du transfert du transport de marchandises de la route vers le rail, il n'existe pas encore de données fiables. Toutefois, on peut déjà dire que le transfert sur le rail devient intéressant pour le transport d'eau minérale par exemple. Par ailleurs, dans les régions de montagne, on observe le regroupement du transport routier de plusieurs types de marchandises afin d'éviter les trajets à vide.

Qu'en est-il de l'évolution du volume du trafic?

Ici encore, il n'existe pas de données fiables, mais seulement des tendances. Le volume global du trafic est plus ou moins le même, ce qui correspond à ce qui avait été prévu. Par contre, le trafic sur la route n'a pas augmenté, la RPLP aurait même provoqué une légère baisse du trafic routier de marchandises à l'échelle de l'ensemble du territoire suisse.

Enfin, qu'en pense la population, selon un sondage d'opinions fait en février 2001?

Une majorité de la population estime que la RPLP est une mesure positive; par contre, l'abandon de la limite des 28 tonnes est perçue de façon négative.

Pour finir, à toutes fins utiles je vous laisse les coordonnées de l'Office Fédéral du Développement Territorial et de la Direction Générale des Douanes, si vous avez des questions précises à poser.

Je vous remercie de votre attention.

MINISTERIO DE FOMENTO. ESPAÑA

M. ANTONIO LÓPEZ CORAL, Directeur Général de la Programmation Economique au Ministère chargé des infrastructures du pays en Espagne.

Bonjour. Je voudrais d'abord remercier les organisateurs qui m'ont donné l'opportunité de participer à cet événement. Mon intervention qui, j'espère sera de votre intérêt, comprendra le point de vue du Ministère sur notre option en matière d'infrastructures et fera allusion aux liaisons transfrontalières transeuropéennes.

Sur cet écran, je fais en sorte de donner une vision très synthétique du cycle des travaux publics et de l'économie. On peut observer que les ressources de financement des infrastructures proviennent du système de l'ensemble de l'activité économique qui alimente, avec les ressources, le système de provision d'infrastructures. Elles comptent, comme vous le savez, plusieurs parties en formules de financement: publiques, publico-privées ou exclusivement privées. Et finalement, lorsque les infrastructures des aspects économiques se produisent et se matérialisent, on assiste à une croissance économique d'entraînement. Avec la prévision d'infrastructure et le financement privé, nous essayons que la croissance ne soit pas cyclique, afin que les infrastructures aient une capacité de

financement supérieure à celle du cycle; c'est en effet ce qui alimente le budget, et donc selon le rythme de la formulation budgétaire, nous essayons de fixer un objectif pour dix ans afin que les infrastructures aident à atteindre l'objectif final de l'économie espagnole et de la politique économique qui, comme vous le savez, est la convergence réelle et le plein emploi d'ici à dix ans.

On peut voir ici, un peu plus en détail, quelles sont les sources de financement que nous utilisons pour approvisionner les infrastructures: impôts sur le budget, taxes, redevances et tarifs publics de nos entreprises, ressources financières provenant du marché de capitaux et du domaine bancaire, ressources privées que nous utilisons à travers des formules de concession, et fonds européens issus des virements du budget communautaire.

Dans le système de provision, nous incluons la concession, la planification, la préparation des études informatives, les déclarations d'impacts environnementaux, l'élaboration des projets, l'appel d'offres des travaux, les engagements et, finalement, la matérialisation des infrastructures et leur gestion qui, actuellement, sont en cours d'élaboration avec l'aide majoritaire de l'initiative privée. Ce qui, lors de la matérialisation physique des infrastructures, a des conséquences sur le stock des infrastructures, des effets économiques répercutant sur les conditions macroéconomiques, sectorielles, microéconomiques, régionales, sur la qualité de vie, etc. En définitive, nous essayons d'améliorer ainsi la compétitivité de notre système productif pour parvenir à une plus grande croissance économique et avoir davantage de ressources pour financer les infrastructures à venir.

Je parlerai ensuite très brièvement des restrictions que nous introduisons dans le système pour élaborer notre programme d'infrastructure qui consiste à atteindre les objectifs de la politique économique, objectifs qui régissent tous les politiques sectorielles. Parmi ces objectifs se trouvent, à un premier niveau: la stabilité macroéconomique, la stabilité budgétaire, et pour les atteindre, nous nous servons des politiques sectorielles parmi lesquelles se trouve la politique d'infrastructures, une des seules politiques autour de l'Euro qui peut être dirigée depuis l'exécutif grâce à un plus grand degré de liberté. Ce degré de liberté est cependant limité par trois conditions importantes: d'une part, l'investissement public financé du budget doit être compatible avec la stabilité budgétaire; deuxièmement, l'investissement public non budgétaire, financé à travers des entreprises du Groupe Développement, je parle d'AENA, du CIF, du Port, de l'Etat, de RENFE, de FEVE, etc. doit être compatible avec la situation assainie de ces entreprises; et, dernièrement, l'investissement public, budgétaire ou non budgétaire, c'est-à-dire en lui ajoutant le financement du capital privé, doit être compatible avec la stabilité macroéconomique et ne doit donc pas faire pression à notre système de tarifs mais faire en sorte que l'économie, dans un cadre de stabilité, atteigne les objectifs souhaités. Ces trois éléments représentent donc des restrictions de la politique d'infrastructures à court et moyen terme.

Finalement, l'objectif final du programme d'investissements du Ministère de Développement n'est pas celui des investissements ni la matérialisation physique des infrastructures. Notre objectif final est d'assurer une mobilité efficiente des marchandises et des personnes et cherche donc, avec cette mobilité, à assurer l'amélioration de la compétitivité au sein de l'activité de nos entreprises, et à favoriser ainsi la convergence réelle et le plein emploi.

L'analyse historique sur l'évolution de notre investissement en infrastructures se trouve dans le tableau supérieur gauche où l'on observe que l'investisseur fort, aussi bien en infrastructures qu'en équipements sociaux et autre type d'investissement, s'est déta-

ché au cours de ces dernières années. Cette série va jusqu'en 1996, 1995, et elle se trouve actuellement en cours d'actualisation par divers processus. Elle doit être compatible avec le stock de capital public que l'on voit dans le tableau inférieur droit. Quant à la série du tableau supérieur gauche, elle a été bien sûr mise à jour en 2001, mais celle du tableau inférieur droit n'a été actualisée que jusqu'en 1997 en termes homogènes, et actuellement, nous procédons à une actualisation du patrimoine accumulé en infrastructures, équipements sociaux et autre type d'investissement.

En définitive, on voit que, même si l'effort d'investissement a été important au cours de ces dernières années, particulièrement en infrastructures, comme on le voit sur la figure suivante du transparent qui apparaît maintenant sur l'écran, il n'est pas encore suffisant en termes de stock, on ne peut donc pas considérer que notre processus investisseur ait pris fin ou stagne.

L'image supérieure gauche montre, en termes comparatifs, quelle a été l'évolution du stock du capital public par habitant dans divers pays de l'Union Européenne, en moyenne dans l'Union, et par rapport à l'Allemagne, la France, le Royaume-Uni ou l'Italie. On observe que l'Espagne dispose encore d'un stock de capital public réduit en termes relatifs, même si la figure supérieure droite nous montre que l'effort d'investissement au cours de la période 86-99 a été plus important en Espagne que dans tout autre pays. Cependant, le graphique précédent de gauche indique qu'en termes relatifs par rapport à la moyenne européenne, si la moyenne de l'Union est de 100, en comparaison avec les pays les plus riches de l'Union Européenne, le stock d'infrastructures de l'Espagne n'est encore qu'à 30%.

Ceci est à souligner particulièrement si l'on considère que l'Espagne est un pays périphérique de l'Union et que cette condition de périphérie va s'élargir et s'approfondir dans la mesure où l'Union s'élargira vers le Centre-est de l'Europe, et où le Centre de l'Europe se déplacera peu à peu vers l'Est, et par conséquent, les pays ibériques, l'Espagne et le Portugal connaîtront une condition plus périphérique encore.

Pour que le bond vers la récupération du niveau moyen dans le stock d'infrastructures et la réduction du déficit d'infrastructures soient possibles à l'horizon 2000-2010, pour nous mettre au niveau des pays membres de l'Union Européenne, en termes de richesse et d'emploi, nous avons abordé une série de réformes du système de provision publique. Fondamentalement, nous avons d'abord essayé d'appliquer les objectifs établis à Maastricht —ce qui a été largement fait— puis les résultats du pacte de stabilité et de croissance. Si l'on considère la simplicité que nous apportait, à partir de ce moment, notre appartenance à l'Euro, et l'intention du Gouvernement d'introduire des critères de gestion privée en infrastructures —comme c'est le cas dans d'autres secteurs de l'activité économique et au sein des réformes structurelles pour libéraliser les marchés de facteurs et de produits—, ceci a entraîné à un réel retournement dans le système de provision d'infrastructure donnant lieu à un système plus agile et apte comprenant des éléments de financement permettant d'atteindre les objectifs recherchés, avec la formule budgétaire et en allant au-delà. Bien sûr, tout cela s'accompagne de l'énorme contribution des fonds européens issus de l'accord obtenu avec l'Agenda 2000.

Sur cet écran, je vous présente très synthétiquement l'objectif de l'investissement de toutes les Administrations Publiques, parmi lequel se trouve l'investissement qui résulte de notre processus d'investissement en infrastructures comprenant celui qui va se charger des infrastructures de transports, dans le cadre de ses compétences au Ministère du Développement. Pour la période 2000-2006, période issue de l'Agenda 2000 et de perspective financière de l'Union, le montant de l'investissement public provenant de toutes les Administrations, c'est-à-dire, l'Etat, les Administrations Autonomes et les

Administrations locales, va s'élever à près de 200 milliards d'Euros, ce qui signifiera, en termes relatifs, une moyenne annuelle soutenue de 4,5% qui, en termes historiques, représente le plus haut processus d'investissement réalisé actuellement par l'Espagne. Même si après le début des années 90 principalement, cet investissement fut à certaines périodes dépassé en termes de PIB, en raison des Olympiades, de l'ensemble des activités issues du V^e Centenaire et de l'Exposition de Séville, il n'a jamais été aussi soutenu qu'aujourd'hui dans tout le cycle ou toute la période 2000-2006.

Sur ces quasi 200 milliards d'Euros, environ 60% sont des investissements en infrastructures de toutes les Administrations Publiques, c'est-à-dire que pendant la période 2000-2006, 2,7% du PB annuel du pays va être employé à éliminer ce déficit historique avec un investissement total d'environ 115 milliards d'Euros.

Plus concrètement, c'est au Ministère du Développement responsable des infrastructures de transport, et à moi-même en tant que Directeur Général de Programmation Economique, de développer tout ce processus d'investissement, c'est-à-dire non seulement le processus d'investissement du propre Ministère, mais aussi de tout le groupe d'entreprises associées à l'activité du Ministère du développement, ayant trait au service d'infrastructure du transport ou aux infrastructures mêmes. Notre processus d'investissement va atteindre, au cours de la période 2000-2006 un montant global d'investissement d'environ 60 milliards d'Euros, c'est-à-dire 1,3% du PIB moyen annuel.

En ce qui concerne le Ministère de Développement et pour parler ensuite du financement, je vais vous montrer quel va être notre processus d'investissement au cours des trois phases avec lesquelles nous avons divisé la période, 2000-2004, 2000-2006 et 2000-2010.

Je vous ai déjà dit qu'entre 2000-2006, il va représenter 1,3% du PIB annuel, environ 60 milliards d'Euros, mais au cours de la législature dans laquelle nous sommes nous avons déjà atteint la vitesse de croisière dans le processus d'investissement de l'infrastructure de transport. Je vous rappelle que pour l'année 2002 le budget d'investissement comprenant la formule de concession, va représenter un montant d'investissements et d'infrastructures de transport prévu à environ 12 milliards d'Euros. Pour la période 2000-2006, avec ce rythme de croisière existant déjà en 2000-2002, cela va représenter environ 60 milliards d'Euros. C'est-à-dire que nous sommes dans une période de 7 ans, et pour 2002 qui représente, avec 12 milliards d'Euros, un cinquième de 60 milliards, on arriverait presque au-dessus de ce qui avait été prévu au début.

Voilà pour ce qui est de la période 2000-2004 par rapport à l'ensemble de la période. Au cours de la période 2000-2006, notre investissement sera accompagné du financement des fonds européens. Même s'il y avait un changement de Gouvernement, il serait difficile que le rythme d'investissement se ralentisse car la programmation des fonds exige leur absorption en termes d'engagements puis d'exécution même après deux ans seulement, et uniquement dans la période finale ou phase finale de cette période 2000-2010, c'est-à-dire, 2007-2010, il resterait environ 40 milliards d'Euros à investir, il pourrait y avoir un doute sur les chiffres envisagés, leur futurisme et leur volontarisme. Dans tous les cas, nous pourrions dire que la puissance économique de notre pays en termes actuels garantirait, avec un rythme d'investissement maintenu à 1,4%, que le muscle financier et économique de l'Espagne puisse largement développer ce programme d'investissements.

Sur cet écran se trouvent les objectifs des différents programmes compris dans le plan d'infrastructures. Je vais m'arrêter sur celui de 2000-2010, je crois que c'est le plus révélateur, avec un investissement total dépassant légèrement les 100 milliards d'Euros, dont environ 40% vont être destinés au programme d'autoroutes et un peu plus de 40%

au programme ferroviaire, fondamentalement au programme de Grande Vitesse. Je vais vous indiquer maintenant, avec quelques cartes, la portée de ces programmes. Nous consacrerons un peu plus de 11% de notre investissement au programme des aéroports; 7,5% au programme des ports et 3,5% aux autres types d'actions complémentaires.

Pour identifier le processus d'investissement, sa portée, sa périodisation, on peut voir qu'au cours de la période 90-92, l'investissement de 1,25% a atteint des limites historiques. Plus tard, avec la récession économique le rythme d'investissement a dû être réduit à 0,9% du PIB, et au cours de la période 2000-2010, il se maintient à environ 1,4%, ce qui est tout à fait compatible avec la capacité financière qu'offre le pays.

Voici l'état de notre réseau actuel d'autoroutes comprenant les autoroutes et les routes à quatre voies, des Autonomies et de l'État, à péage ou gratuites et, sur l'écran suivant, vous pouvez reconnaître notre projet de structuration du territoire à travers le plan d'autoroutes, d'ici à dix ans, ainsi que notre position concernant la prévision d'autoroutes avec notre voisin le Portugal, avec qui nous permettrons la liaison grâce à 7 projets d'autoroutes qui, pour certains, par exemple dans le cas de Séville, Huelva, Ayamonte, sont terminés et ont été inaugurés il y a quelques jours. Il existe actuellement trois liaisons par autoroutes, et des appels d'offres sont lancés pour d'autres autoroutes partant de Salamanca-Fuente de Oñoro; les autres liaisons sont en cours d'étude. Nous ne pouvons pas dire la même chose dans le cas de notre relation avec notre voisin français, où notre plan d'autoroutes ne va pratiquement pas avoir de continuité du côté français, probablement en raison de l'esprit qui imprègne le Livre Blanc dans lequel on a maudit la route sans considérer que pour de nombreux pays de l'Union, des pays périphériques, le problème ne réside pas dans l'excès de voitures mais dans le manque de routes et, lorsque nous parlons principalement de l'espace unique, ce manque de routes se fait ressentir davantage. Imaginez-vous ce que ce serait, pour les habitants de l'Andalousie, si en raison d'impact environnemental ou de tout autre argument utilisé, il ne pouvaient pas traverser Despeñaperros et devaient passer par Valence pour aller à Madrid, si le programme d'autoroutes avait été fait avec une conception de centre-périphérie comme celle qui a été faite dans le Livre Blanc. Ce qui est sûr, c'est que notre pays est un pays périphérique avec son centre et sa périphérie et, cependant, notre conception du plan d'investissements ressemble peu à la conception du document de la Commission.

Voici l'état actuel de notre réseau à Grande Vitesse, si l'on considère en partie que la Grande Vitesse correspond à la ligne Madrid-Séville à écartement UIC, mais notre réseau conventionnel comprend des tronçons capables de supporter des vitesses supérieures à 200 Km/h, ce que la Directive d'Interopérabilité établit comme Grande Vitesse.

Cette page indique l'état de notre réseau à Grande Vitesse à l'horizon 2010, si l'on considère que notre réseau à Grande Vitesse est en partie un réseau à écartement UIC et un réseau conventionnel adapté à la Grande Vitesse. Nous allons atteindre les 7 200 Km. qu'il reste à définir dans la cas de la frontière portugaise avec le projet portugais à Grande Vitesse, et qui va comprendre fondamentalement une entrée par le nord et une entrée du côté de la région d'Estrémadure.

Dans le cas de la France, nous envisageons Perpignan mais selon les informations mêmes données sur les pages Internet des autorités françaises, il va nous manquer la liaison de la ligne Perpignan-Montpellier-Nîmes. Il semble qu'en 2020 nous pourrions avoir cette liaison avec le réseau français à Grande Vitesse et les réseaux transeuropéens, mais au Nord, sur ledit Axe Sud Atlantique, il semble que cette liaison va nous faire défaut.

Voilà le programme aéroportuaire tel qu'il est configuré. Fondamentalement, tout

le réseau aéroportuaire sera réalisé de par le plan d'infrastructures, particulièrement les aéroports de Madrid et Barcelone qui seront les grands «hubs» internationaux. Et en ce qui concerne le réseau portuaire, fondamentalement tout le réseau portuaire de l'Etat va être concerné par le plan d'infrastructures.

Vous avez sur l'écran une image des sources de financement du plan d'infrastructures, ledit Plan Général du Gouvernement qui concerne toutes les Administrations Publiques, ainsi que le plan spécifique du Ministère du Développement, axé sur le réseau d'infrastructure du transport pour la période 2000-2006. Selon ce plan, nous prévoyons que les sources de financement proviendront d'agents publics, c'est-à-dire du Ministère et de ses entreprises, et constitueront environ une quantité correspondant aux deux tiers du total, environ 60%, via fonds européens qui, comme vous le savez, arriveront en Espagne puis seront répartis entre différents agents d'investissement que constituent les différentes Administrations. Comme vous le savez, il existe une réserve d'efficacité aux meilleurs exécuteurs, c'est-à-dire que finalement, 5% ou 4% des fonds arrivant en Espagne pourront aller au Ministère du Développement ou aux Communautés Autonomes selon leur efficacité dans l'investissement. Nous prévoyons donc qu'un minimum de 13 milliards d'Euros ou un maximum de 16 milliards sera destiné à absorber les fonds européens et finalement, en fonction de la répartition des fonds européens, nous prévoyons que l'initiative privée pourra apporter au financement de l'ensemble du système de provision, entre 9 milliards et 12 milliards, c'est-à-dire entre 15 et 20% de l'investissement total.

Pour terminer, je vais vous indiquer uniquement les effets économiques que nous allons avoir à partir du plan d'infrastructures. D'abord, en ce qui concerne le trafic intérieur de voyageurs, notre objectif est de couvrir la proposition du Livre Blanc sur un scénario central, c'est-à-dire de réduire le rythme actuel de voyageurs sur les routes et de l'adapter à celui du Livre Blanc, c'est-à-dire de le diminuer de 81 à 77%, d'augmenter le trafic de voyageurs par chemin de fer de 4 à 7%; par ailleurs, nous pensons que le trafic de voyageurs par avion se réduira de 13 à 7%, bien qu'en termes absolument relatifs, et que le reste augmentera de 2 à 9%.

En ce qui concerne le trafic intérieur de marchandises, notre objectif est de réduire fondamentalement de moitié le trafic routier, c'est-à-dire faire qu'un moindre usage de la route soit compatible avec la nécessité de compléter le réseau routier de l'Etat et donc de résoudre le problème de communications et de structuration du territoire qui existe toujours dans le pays. Nous souhaitons que le trafic des marchandises par chemin de fer puisse augmenter et doubler de 4 à 8%, mais surtout le trafic maritime avec la philosophie et le contenu du Livre Blanc; nous souhaitons la création de trafic de cabotage et une plus grande utilisation de ce trafic, les autoroutes de la mer, pour que le transport de marchandises puisse passer de 11 à 41%.

Comme conséquence à tous ces effets, le plan d'infrastructures parviendra à éliminer, et davantage encore, le déficit actuel, puisqu'il apportera au stock d'infrastructures une croissance de 30% par rapport aux contenus actuels, c'est-à-dire que dans le futur, 32% proviendront du plan; l'emploi temporaire engendré par l'ensemble de la réalisation de ces infrastructures requerra 225 000 emplois par an; la croissance du PIB au terme de la période, et comme conséquence au plan d'infrastructures, par rapport à un scénario où le plan n'existe pas, impliquera une croissance de 5,2%; et avec l'emploi déduit permanent provenant d'une intériorisation des effets des nouvelles infrastructures et de la facilité dans la communication, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, on aura un emploi supplémentaire d'environ 550 000 personnes pendant la période du plan.

Il vous est possible de vérifier cet indicateur de signification de la moyenne de l'Espagne par rapport à l'Union Européenne; ces données ont été élaborées par la Banque d'Espagne même, la convergence peut être observée en termes de revenu, en terme d'emploi, en terme de population active et en terme de productivité du travail, et l'on peut observer que le capital public, au niveau de la population, est en déficit d'environ un peu plus de 30%, selon ces données, ce qui sera compensé par une croissance prévue de 32%.

Voilà, merci beaucoup.

CRITERIOS DE INVERSIÓN Y FINANCIACIÓN DE GRANDES INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

M. GINÉS DE RUS MENDOZA, Professeur d'Economie Appliquée. Université de Las Palmas de Gran Canaria

Je remercie le Gouvernement d'Aragon de m'avoir donné l'opportunité de participer à ces Journées sur le Projet du tunnel central des Pyrénées. Comme vous le voyez, mon titre a trait aux *Décisions d'Investissement et de Financement des grandes Infrastructures*. Le projet que nous sommes en train d'évaluer, ou que nous sommes en train de considérer, représente une grande infrastructure si nous considérons seulement que son coût peut osciller entre 5 et 10 milliards d'Euros, et qu'il concerne tout le trafic, ou qui concerne tout le trafic de marchandises entre la France et l'Espagne qui, comme vous le savez bien, constituent pratiquement le schéma fonctionnel, le schéma vertébral d'une économie en fonctionnement.

Vu le temps que mes collègues m'ont laissé, je ne sais pas si je vais pouvoir répondre à trois questions, c'était mon intention mais je ne sais pas si je vais pouvoir le faire. La première est très simple: faut-il construire ce tunnel? La deuxième question consiste à savoir qui doit le financer et comment il doit être financé. Et la troisième chercher à savoir si la première question dépend de la deuxième, c'est-à-dire si le fait de devoir construire ou non un tunnel dépend de l'option choisie quant à la manière de le financer et de l'exploiter.

Tout d'abord, pour savoir si l'on doit ou non construire le tunnel, il existe toute une littérature économique, très encourageante, ayant trait à l'impact des structures de transports sur la croissance économique. C'est-à-dire que le fait d'investir dans le capital public, en infrastructures, entraîne une croissance plus rapide de l'économie. Cette littérature utilise des données regroupées, c'est-à-dire qu'elle réunit tout le capital de l'économie, elle totalise les aéroports, les ports, les routes et les voies ferrées puis elle essaie de chercher la relation existante entre ce capital, entre cet apport, par région, par pays, par année et le taux de croissance de l'économie. Le résultat indique que l'économie croît lorsqu'elle a davantage d'apport en infrastructures, notre sens commun nous disait d'ailleurs bien qu'il devrait en être ainsi.

Le problème, c'est que ce ne sont pas les seuls résultats. Les résultats sont plus complexes; l'économie croît mais elle s'est développée davantage lorsque le réseau n'était pas construit, c'est-à-dire lorsque les premières routes et les premiers chemin de fer ont été construits; puis, lorsque des tronçons ont été rajoutés marginalement à ce réseau, elle n'a plus tellement augmentée. À ce sujet, il existe une loi en économie, la Loi des Rendements Décroissants parlant d'un effet initialement très positif mais qui diminue de plus en plus au fur et à mesure que s'ajoute le capital public. Si l'on résout un pro-

blème ponctuel dans une zone à *goulet d'étranglement* ou sur un accès important, cela ne veut pas dire que l'effet sera supérieur à la moyenne. Cette littérature déclarant que l'économie croît avec un apport d'infrastructures majeur indique donc simplement que, étant donnée une qualité moyenne de l'infrastructure, l'économie croît à un taux déterminé, mais à cette qualité moyenne s'ajoutent de bonnes infrastructures résolvant des problèmes et d'autres qui ne le font pas ou de façon insuffisante. Donc, ce que je veux dire, c'est que cette littérature économique, qui est bonne pour avoir une vision globale sur ce que le capital public apporte à l'économie, ne sert pas à répondre à la question cherchant à savoir si nous devons construire une infrastructure ponctuelle, si nous devons allonger un réseau; à ce sujet, elle ne nous apporte rien. Nous devons aborder ici l'analyse coût-bénéfices, l'analyse de l'évolution économique du projet, comparer les bénéfices avec les coûts puis nous guider par rapport à ceux qui vont exploiter cette infrastructure, voir avec quel degré d'efficacité ils vont le faire, si elle est compétitive ou non avec d'autres modes de transport et qui va financer.

Je crois que ce sont les deux lignes de travail fondamentales pour un projet comme celui-là. Concernant la première ligne, je crois qu'il s'agirait simplement d'essayer de poser le problème du point de vue de l'apport du capital public à l'économie, mais cela nous apporterait peu pour répondre aux questions fondamentales: doit-on le construire? Qui doit le construire? Qui doit le financer? Et comment doit-on l'exploiter?

En ce qui concerne la participation privée, elle est fondamentale car les opérateurs privés sont de toute évidence plus efficaces que les opérateurs publics lorsqu'ils opèrent sur des infrastructures et dans le service des transports. Il existe aussi une limitation importante dans le financement public, il existe davantage de projets que d'argent disponible pour les financer; et finalement, le fait d'avoir une participation publique présente et faisant des appels d'offres par projet évite ce que les anglo-saxons appellent les «*white elephants*», les «*éléphants blancs*», que nous pourrions traduire par «*travaux pharaoniques*». Par conséquent, dans ce processus de construction, si l'initiative privée ne se présente pas pour les projets, cela voudra dire que le projet n'est pas très attrayant du point de vue de la viabilité commerciale.

En premier lieu, je voudrais commenter brièvement, pour ne plus vous ennuyer, les bénéfices d'un projet de ce type. Bien sûr, nous avons une idée des coûts, c'est assez facile, ils sont compris dans la marge que nous connaissons, dans laquelle ils peuvent varier lorsque le projet passe à la réalisation. Les bénéfices sociaux sont fondamentalement ceux qui apparaissent sur ce transparent. Il y a donc une réduction des coûts des agents opérant et une différence substantielle par rapport à une simple exploitation commerciale. Il s'agit principalement ici, d'un projet qui gagne du temps; ce gain de temps peut venir du transfert du trafic, principalement, et du trafic généré, mais le transfert du trafic est ici fondamental. Je voudrais poser ici l'un des points centraux de ce projet: quel trafic serait transféré si l'on considère que l'usager décide librement du transport de ses marchandises? Quel volume de trafic serait donc transféré de la route vers le chemin de fer? Il pourrait y avoir une grande réduction d'accidents, mais elle aurait peu d'effets sur le projet car, même en évaluant les accidents —environ 1 million d'Euros en Europe actuellement pour sauver, épargner des vies avec le transfert du trafic—, il faudrait en éviter beaucoup pour compenser avec un investissement de cette importance. La réduction des accidents contribuerait donc aux bénéfices de ce projet mais ne serait pas décisive au «bang» du projet, disons. Le trafic généré serait fondamental et il y aurait une réduction d'externalité négative. C'est-à-dire que fondamentalement, ce projet apporte un trafic généré ayant un bénéfice positif pour l'économie et un gain de

temps pour le trafic transféré et, ce qui est plus important et qui a déjà été mentionné par les autres intervenants, une réduction d'externalités négatives.

Quant à la rentabilité du projet, je crois qu'il est important de ne pas oublier que dans ce projet, en plus de la rentabilité sociale, il existe une rentabilité financière qui, à mon avis, peut aussi être importante du point de vue de son exploitation future. Normalement, une évaluation coût-bénéfice s'occupe à dire quels sont les bénéfices sociaux tels que le gain de temps, par exemple. En se limitant à quantifier les gains de temps et les accidents et en les comparant avec les coûts, nous saurions si le bénéfice est supérieur au coût.

Mais il est également intéressant de savoir quel est le résultat financier du projet. Par exemple, si l'on ne payait pas de péage, si l'on ne payait pas l'utilisation de cette infrastructure, le revenu serait nul, le «bang» financier du projet serait donc inférieur à 5 milliards d'Euros même si les bénéfices étaient très élevés. Il convient donc de faire les deux analyses simultanément et de comparer le type de résultats que l'on obtiendrait avec les différentes politiques tarifaires, les voies d'accès gratuit, à péage, etc. En effet, cela conditionnerait la participation privée et même, à mon avis, la réponse à ce projet, l'introduction de ce projet dans la politique communautaire, et qui consiste à ce que à ce que chaque mode de transport paie ses coûts, non seulement les coûts externes, mais aussi ses coûts de construction et d'entretien. Je crois donc que c'est important parce que, ce que nous serions en train de faire serait de combiner une question de rationalité collective —c'est-à-dire: sommes-nous intéressés à investir un volume de ressources publiques importantes dans un projet? Eh bien oui, si les bénéfices sociaux sont supérieurs aux coûts—, avec cette autre question: quelle est la viabilité commerciale de ce projet? Cela dépend donc du type de tarification utilisé et du type de gestion organisé. De ce point de vue, il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une infrastructure, et qu'avec la politique communautaire, cette infrastructure peut être publique ou privée, publique ou gérée de façon privée. Concernant cette opération sur les chemins de fer, tous les opérateurs de cette infrastructure peuvent entrer en concurrence dans la politique communautaire de séparation de l'infrastructure, c'est-à-dire que cette infrastructure n'est pas forcément une infrastructure de RENFE ou des chemins de fer français, elle pourrait être celle de plusieurs opérateurs qui engagent le passage par cette voie.

En ce qui concerne l'évaluation des bénéfices, il est important d'éviter les doubles comptabilisations; par ailleurs, avant de réaliser des calculs relativement simples et après avoir la demande, etc., il est important de discuter sérieusement des problèmes que l'on veut résoudre. Dans le cas de ce tunnel, il s'agit d'un problème fondamental de trafic lourd routier et de l'économie que supposerait pour la route, dans son ensemble, le transfert d'une grande part de ce trafic vers le chemin de fer. Il est donc très important de déterminer le cas de base, c'est-à-dire ce qui se passerait si le projet ne se construisait pas, ce qui se passerait sans le projet. Il faut donc faire des prévisions de congestion croissante pour les 20-30 prochaines années, parce qu'on ne peut pas comparer le projet aujourd'hui avec la situation existante avant le projet. Il faut d'abord déterminer précisément le cas de base, c'est-à-dire savoir ce qui se passe dans le monde, dans le cadre que nous analysons; si l'on ne fait rien ou si l'on s'efforce peu —en réparant la route ou avec quelques investissements circonstanciels, etc.— pour faire fonctionner ce monde, le trafic continuera de croître. Les données informatives que l'on a distribuées avec le projet parlent d'un peu plus de 4% annuel cumulatif de croissance de la demande, c'est une croissance assez importante et qui continuera donc de provoquer la congestion.

Une fois que l'on a le cas de base, il faut déterminer les différentes alternatives. C'est-à-dire qu'avant de procéder à l'évaluation, il est très important de discuter des

alternatives face au problème. Il se peut qu'il n'y ait pas qu'une seule alternative, mais plusieurs. Il s'agit donc d'évaluer, de sélectionner les 2-3 alternatives qui sont les plus rationnelles et d'y concentrer l'effort de quantification.

Je crois qu'il est important ici de considérer que la gestion avec laquelle s'organise cette exploitation est vitale lorsqu'il s'agit de calculer les bénéfices.

Je voudrais m'attarder légèrement sur ce sujet avant de parler de financement et de participation privée. Je voudrais signaler qu'il est très important de procéder auparavant à l'évaluation des bénéfices apportés par ce projet par rapport aux coûts et du type de gestion qu'il va y avoir dans le projet: Va-t-il y avoir un système de concession où le meilleur enchérisseur est celui qui exploite ce projet? Les utilisateurs vont-ils devoir payer cette infrastructure lorsqu'ils l'utiliseront? Ceci est fondamental car le volume de trafic en dépendra. Quels tarifs va-t-on faire payer? En effet, en fonction de ces tarifs, plus ou moins de trafic routier sera attiré, ce qui affectera à son tour le bénéfice du projet. Quel trafic, ou quel tarif la route va-t-elle payer au cours de ces 20-30 prochaines années? Si l'on applique la politique communautaire, c'est-à-dire si chaque mode internalise son coût total, et que chaque usager choisit librement le mode qu'il utilise, il faudra observer l'évolution de ces tarifs sur la route selon l'internalisation des taxes de gestion et des taxes de pollution.

L'Union Européenne travaille sur un projet appelé *Unite*, déjà très avancé, qui quantifie ces coûts externes et les coûts de congestion. Ceci est fondamental pour réaliser l'évaluation, c'est-à-dire pour prévoir la demande sans tenir compte des futurs tarifs routiers, mais il s'agit pratiquement de faire des calculs sans grand fondement et, j'insiste, en partant du principe que, finalement, ce sera l'utilisateur qui choisira librement le transport de ses marchandises, et ceci est important. La politique communautaire mise donc sur un transport durable mais, en même temps, elle laisse la liberté à l'utilisateur de choisir à qui il achète et ce qu'il achète. Par conséquent, il serait important de savoir si cette structure de tarifs, avec l'internalisation des coûts, a une conséquence radicale sur la distribution modale. Dans le cas contraire, notre projet serait intéressant du point de vue de l'ingénierie mais ne serait peut-être pas très justifié économiquement. Il est donc très important de savoir ce qui va se passer avec ces tarifs, comment ces tarifs affecteront les parts de marché du chemin de fer et de la route.

L'évaluation a trait à d'autres questions telles que l'emploi qui se crée, l'effet multiplicateur sur l'économie. Je crois que nous ne devrions pas nous préoccuper outre mesure; c'est bien pour les études d'impact et celles qui veulent magnifier l'étude d'un projet mais pas pour une évaluation économique sérieuse qui cherche à savoir si l'investissement dans ce projet apporte à l'économie une valeur ajoutée sur la valeur qu'ajouterait déjà tout investissement, qui est la création d'emploi, l'effet multiplicateur, etc. Je ne m'arrêterai donc pas sur ce type d'effets qui sont intéressants du point de vue de la publicité et de l'information pour l'ensemble de la nation, mais pas autant du point de vue de la décision différentielle à savoir quel projet choisir par rapport à un autre qui lui fait concurrence.

Par contre je m'arrêterai un instant pour vous dire, et je crois que ceci bénéficie concrètement au projet, que lorsqu'on calculera les bénéfices et les coûts, il faudra comparer l'investissement initial avec le courant de bénéfices et de coûts. Et le projet étant de 30 ans, nous aurons ainsi un taux d'intérêt qui sera décisif quant à savoir dans le présent quel est le bénéfice que l'on aura afin de comparer avec d'autres projets qui lui font concurrence. Où est-ce que je veux en venir? La tendance est à la réduction des taux d'intérêt et ce projet a des bénéfices qui ne sont pas immédiats. Par ailleurs, il connaîtra même une période sans revenus correspondant à la période de construction

avec ses coûts mais pas de bénéfices. Les bénéfices arrivent dans les années suivantes avec un taux d'escompte de 8%, avec lequel travaille l'Angleterre ou les Etats-Unis. Un projet comme celui-là commence à avoir peu de valeur si l'on compare des bénéfices très escomptés dans le temps avec un coût très fort dans le présent. Il semble cependant que la tendance est à une baisse substantielle pour les taux d'intérêt, ce qui veut dire que les individus sont disposés à sacrifier la consommation dans le présent, à apporter des ressources pour investir là où ils auront des bénéfices dans le futur avec un coût plus bas. L'initiative privée acquiert également un financement à un coût plus bas. Si nous considérons donc que le taux de croissance de ces bénéfices est lié au taux de croissance du trafic transféré et croît à 4%, avec des taux d'intérêt de 4 ou 5, on pourrait presque ajouter des bénéfices sans escompter. Je veux dire qu'une des solutions se trouve probablement dans le transfert du trafic, parce que le projet, par rapport aux taux d'intérêt avec lesquels il serait évalué, pourrait apporter des bénéfices futurs assez intéressants.

Je voudrais passer immédiatement à une autre question : Qui doit le financer, qui doit exploiter ce projet? Il s'agit du problème de financement et de gestion. Ce paragraphe ayant trait à qui doit financer le projet et ce que devrait faire l'initiative privée, doit être placé dans un contexte de crise fiscale. Il existe en effet des problèmes de financement de toutes les Institutions Publiques ou de toutes les Agences Publiques. Les ressources sont limitées, de nombreux projets se font concurrence pour les mêmes fonds, et en même temps. Il y a dans le monde une participation privée croissante appelée auparavant «les monopoles naturels»: l'initiative privée entre en construisant et en exploitant des aéroports, des ports, des routes. Voici donc le contexte, il s'agit d'un contexte de limitation de fonds, un sujet de discussion sérieux quant à savoir si un projet doit recevoir ou non de l'argent des contribuables et d'une participation croissante dans le monde de l'initiative privée dans les projets. Ce qui signifie, de façon empirique, une économie de coûts, mises à part des catastrophes typiques de participation privée dans quelques projets mais, en termes généraux, les coûts sont plus bas et il y a une orientation commerciale plus intéressante, ce qui a manqué à d'autres entreprises publiques avant cette orientation. Le problème qu'il existe pour obtenir le financement privé dans ces projets si grands et comprenant un certain degré d'incertitude, est dû d'abord à leur longue durée, ce sont des projets de plus de 30 ans, d'environ 30 ans, et la période de récupération de l'investissement est donc très longue. Les coûts fixes sont très hauts: il y a des coûts d'entretien et d'exploitation mais, fondamentalement, les coûts sont fixes, c'est-à-dire que la construction est une sorte d'enjeu, et si l'on se trompe, les coûts ne sont pas récupérés, ce que les économistes appellent «les coûts irrécupérables». C'est-à-dire que si ensuite l'activité ne prospérait pas, il n'y aurait pas de possibilité de récupération contrairement à d'autres types d'activités où il est possible de retirer une partie du capital, car il est mobile, ou l'activité même peut être réutilisée d'une autre façon avec les usages alternatifs. Ce n'est pas le cas ici, ici, les actifs sont très spécifiques: il s'agit d'une voie, d'un tunnel, faits pour être utilisés, pour transporter des marchandises.

Plusieurs années s'écoulent sans revenus; pendant la construction du tunnel, il n'y a pas de revenus, l'initiative privée doit donc attendre, construire mais ensuite attendre plusieurs années avant de pouvoir commencer à percevoir. Il existe des primes de risque associées à ce type de volatilité ou de variabilité des résultats possibles, il existe des primes de risque qui s'ajoutent au taux d'intérêt de l'obtention du capital et, il y a une demande incertaine, et je crois que c'est important, la demande de ce tunnel d'ici à 30 ans est très difficile à évaluer sans se tromper, nous pouvons dire qu'elle occuperait une certaine place, mais c'est très difficile à savoir. Par ailleurs, cette demande est en grande

partie déterminée par des chocs exogènes, elle ne dépend pas de ce que fera l'opérateur; l'opérateur et la demande peuvent varier, avec une politique de plus grande fiabilité, de ponctualité, etc. , mais la demande dépendra en grande partie de la bonne santé de l'économie, de l'installation, de la localisation des entreprises à un point ou un autre, c'est-à-dire qu'elle dépend des chocs exogènes, elle ne dépend pas de ce que fera l'opérateur, ce qui provoque davantage d'incertitude.

Je crois donc qu'avec ce type de projets, nous devrions faire preuve d'imagination tourner notre regard vers des systèmes de concession nouveaux qui existent dans le monde ou que l'on est en train d'essayer d'appliquer, des systèmes de concession où le délai est variable. Je crois que pour des projets de ce type, il serait très intéressant de rester avec des concessions à délai fixe et par conséquent laisser que l'opérateur exploitant cette infrastructure prolonge la vie de la concession ou l'écourte en fonction du bénéfice qu'il obtient. Si le trafic est important en raison du cycle économique ou de la prospérité économique, l'opérateur récupérerait plus tôt l'investissement et cet investissement serait de nouveau reversé à l'Etat.

Il pourrait cependant se passer le contraire, le trafic pourrait ne pas être aussi bon que nous l'espérons, la route pourrait répondre avec un meilleur service et capter à nouveau le trafic, le trafic de ce tunnel pourrait diminuer et la période de concession serait donc rallongée. Je crois que c'est un élément important car l'incertitude sur la demande est si grande que, dans cette éventualité, la concession serait renégociée continuellement, il y aurait des faillites, de très grands problèmes de bénéfices, et probablement des difficultés financières très sérieuses.

J'allais terminer en évoquant la question suivante: la première question dépend-elle de la deuxième? La construction du tunnel dépend-elle du mode de financement et de construction?

Oui, absolument. Les bénéfices du tunnel dépendront d'une gestion efficace, d'une entreprise qui répond correctement aux besoins de ceux qui veulent transporter leurs marchandises, du coût (parce qu'il ne s'agit pas seulement de le construire), du coût minimum de l'opération et, naturellement, de l'existence d'un péage. Tout ce système de tarification, de financement, de gestion détermineront donc les bénéfices qui, au niveau du coût-bénéfice, détermineront si le projet doit être construit ou pas.

En 15 minutes, je peux difficilement aller plus loin, mais j'ajouterais cela: si la politique communautaire visant une internalisation des coûts de transport et une liberté de choix de l'utilisateur est appliquée, avec toutes les conséquences que cela implique, si le trafic lourd (je me réfère à celui dont le poids par axe est important et dont le degré de pollution est élevé, etc.) internalise ces coûts, et d'autre part, si ce type d'infrastructure fonctionne conformément à la politique communautaire en séparant des opérations d'infrastructure et en permettant que les trains appartiennent à des opérateurs différents qui se font concurrence, il est probable que ce tunnel soit un projet socialement important.

Je vous remercie.

CUESTIONES SUSCITADAS EN TORNO A LA MESA REDONDA

D. LUIS GRANDEL, Agence pour la Réouverture du Chemin de Fer Canfranc-Oloron

Cette question s'adresse fondamentalement à monsieur Hourcade, à savoir si dans l'Union Européenne on a considéré ou l'on pourrait considérer, dans un délai raisonnablement court, la possibilité d'appliquer une politique ou de compléter la politique

de transport ébauchée dans le Livre Blanc avec une politique de tarifs ou de taxes similaires à ceux qui ont été appliqués en Suisse. Dans le cas contraire, il est possible que quelques habitants d'autres régions sensibles européennes ne vont pas avoir d'autre solution que de demander leur intégration suisse.

Merci.

**M. JEAN HOURCADE, Direction Générale des Transports et de l'Énergie.
Commission Européenne**

Dans le délai que s'est fixé la Commission Européenne, fixe-t-on comme objectif une politique de tarification? Oui. Je pense avoir dit clairement que l'internalisation des coûts externes est une priorité que nous allons présenter rapidement. Au cours de l'année 2002 va être présentée une méthodologie acceptée par tous les États membres pour que chacun applique ensuite cette méthodologie pour la fixation d'une tarification des coûts externes. Ceci dit, pour en revenir aux délais, si j'ai bien compris votre question, la Commission s'est fixée celui de 2010, mais elle se réserve, dans 4-5 ans, en 2004-2005, de changer sa politique plus fortement, plus drastiquement si les effets ne sont pas encore perceptibles.

Je crois donc avoir répondu à votre question.

**M. BERNARD MARQUIE, Vice-président du Conseil Régional de
Midi-Pyrénées**

C'est vrai que ces interventions ont été toutes enrichissantes. Elles nous mettent aujourd'hui dans une situation, avec notamment le Livre Blanc, de débat qui est qui va être développé autour du livre blanc, parce que je crois que la présentation de monsieur Hourcade n'est pas une fin en soi; le débat est ouvert sur les orientations et le contenu et il appartient au maximum de citoyens européens de donner leur avis sur ce contenu.

Personnellement j'ai relevé quelques questions. Je pense qu'elles sont un peu contradictoires mais je crois que le débat aidera à les développer.

La première c'est qu'il a été souvent évoqué la question du fait que l'économie ne se développe pas à la même vitesse que se développent les transports; y compris dans certaines périodes, le besoin de transports s'affirme supérieur au développement même de l'économie; je sais pas s'il s'agit d'une de nos grandes difficultés. Le fait est qu'aujourd'hui les entreprises ont entrepris une course à la délocalisation, à la main d'œuvre la moins chère dans les zones où on peut encore en trouver en Europe. Cette course elle est produite aussi par le fait qu'on ne paye pas les transports au même prix, à leur prix tout simplement; la course à la délocalisation est donc encore une source de profits importante parce qu'on ne paye pas le transport à sa valeur. On va donc être confronté à ces questions.

Ceci dit, l'autre question est la suivante: si on limite on si on fait payer les transports en Europe à leur valeur, la délocalisation se fera ailleurs, ces interrogations importantes sont donc importantes. Personnellement, je n'ai pas les réponses, mais je crois qu'il va falloir qu'on y réfléchisse de manière importante.

Des questions de société sont finalement posées. Quel comportement a-t-on aujourd'hui dans notre société pour que l'économie que l'on veut développer soit favorable quand même aux hommes et aux femmes qui habitent cette Europe? Je crois que c'est aussi dans ces termes là qu'il faut qu'on envisage les investissements à faire, et pas for-

cément qu'en termes de réalisation de profit immédiat sur des équipements dont tout le monde a besoin. Je pense qu'il y a de grandes infrastructures qui ont été faites ces 100 dernières années en Europe, des tunnels qui ont été creusés dans les Alpes; heureusement que ceux qui ont donné les premiers coups de pioche ne se souciaient pas forcément de la rentabilité du capital qu'ils investissaient parce qu'ils n'auraient pas donné le premier coup de pioche, et nous n'aurions sûrement pas un certain nombre d'équipements que nous utilisons aujourd'hui et qu'on trouve normal d'utiliser. Je pense que quand on voit les difficultés de mobilisation des capitaux privés pour ce type de grandes infrastructures (Perpignan-Figueras en est quand même un exemple où il faut que les capitaux publics participent de manière massive pour convaincre une petite partie des capitaux privés de venir s'investir sur un équipement nécessaire pour tout le monde), ça pose vraiment un certain nombre de questions et, je crois que dans les mois à venir, nous allons avoir un certain nombre de réponses à apporter pour dire comment faire cohabiter tout ça et surtout comment faire avancer en même temps, pour ce qui concerne notre débat, les infrastructures qui correspondent aux besoins des populations concernées.

Cela ne va pas être simple mais c'est aussi un défi à relever, mais je crois qu'on a encore toute une journée pour en discuter. En attendant, je remercie tous les participants qui ont donné et de leur temps et de leurs explications.

Conclusiones del Proyecto PIRENE en el marco del Programa Operativo Interreg IIC.

M. Becker, Ministère de l'Équipement Français

Mesdames et messieurs.

Le thème de ce colloque sur les besoins d'interconnexion des régions du Sud-ouest de l'Europe et l'optimisation des réseaux d'infrastructures d'un point de vue multimodal s'inscrit parfaitement dans les préoccupations actuelles des autorités françaises et tout particulièrement du Ministre de l'équipement et des transports, monsieur Jean-Claude Gayssot.

Comme vous le savez, cette question importante fait l'objet, depuis 3 ans, à la demande des deux ministres français et espagnol, de réflexions et de travaux approfondis de manière concertée, et constitue une partie essentielle des sujets qui sont abordés lors des séminaires organisés entre les deux gouvernements. L'observatoire franco-espagnol des flux de transport à travers les Pyrénées a ainsi été mis en place dès 1999; il a permis de constituer des bases de données communes pour apprécier la réalité des enjeux des transports transpyrénéens, en suivre l'évolution et mieux comprendre le fonctionnement des systèmes et des logiques qui les déterminent. Monsieur Sardá vous en présentera rapidement quelques éléments tout à l'heure.

Au-delà de ce travail accompli par l'observatoire, les deux ministres nous ont demandé également d'étudier, d'approfondir dans un cadre global et multimodal, les problèmes posés par la croissance très importante des flux de marchandises et des poids lourds, et d'examiner les perspectives et les conditions possibles d'évolution à moyen et long terme des systèmes de transport au regard des besoins liés à la croissance des échanges et des communications indispensables, mais également aux préoccupations de développement durable.

Ces travaux ont fait l'objet d'un rapport qui a été établi par la partie française sous l'égide du Conseil Général des Ponts et Chaussées, qui est public, donc chacun peut y avoir accès. Ces travaux et leurs principales recommandations, après une large concertation avec nos collègues espagnols, ont été examinés à l'occasion des séminaires qui se tenaient les 11 et 12 juillet dernier, et le relevé de conclusions comporte un ensemble d'orientations stratégiques tout à fait important qui suit bien en particulier les nécessités du rééquilibrage intermodal et le développement d'alternatives ferroviaires et maritimes. Ce relevé de conclusions est également public, donc chacun peut y avoir accès. Ces orientations ont par la suite été approuvées, lors du sommet franco-espagnol qui s'est tenu en octobre dernier à Perpignan et qui confirme ainsi l'attention toute particulière que portent les autorités des États aux questions de transports de marchandises

à travers les Pyrénées mais aussi à la mise en œuvre de solutions cohérentes dans cette perspective de développement durable. La création de deux groupes de travail franco-espagnols a été décidée. Le premier concerne le développement du cabotage maritime et le second se rapporte au développement du transport du fret ferroviaire à travers les Pyrénées, j'y reviendrai rapidement tout à l'heure.

Ces orientations constituent aujourd'hui les priorités pour la politique française du fait notamment de l'importance des flux routiers de poids lourds qui transitent actuellement à travers notre territoire, ceux du réseau qui sont déjà très sollicités par ailleurs avec les conséquences graves qu'aurait naturellement la poursuite des tendances actuelles. Je rappelle qu'aujourd'hui, sur les 15 000 poids lourds qui franchissent quotidiennement la frontière des Pyrénées, 7 500 poids lourds traversent totalement le territoire français. Notre démarche s'est voulue globale, multimodale et prospective. Mais elle s'est aussi attachée à rester au plus près des réalités afin de mieux apprécier la nature des problèmes, la pertinence et l'efficacité des réponses possibles à moyen terme, et tracer des perspectives crédibles pour le long terme.

J'en résume rapidement les principaux éléments. Sur le constat de la situation actuelle qui, je crois, est bien connue de tous, je rappellerai quand même quelques aspects qui me paraissent utiles. Aujourd'hui, le volume des marchandises qui traverse, non pas les Pyrénées, mais qui assure les relations entre la Péninsule Ibérique et l'ensemble de l'Union Européenne, représente environ 130 millions de tonnes. La part terrestre est de 72 millions de tonnes, celle-ci est assurée à 94% par la route; et la croissance, telle qu'on a pu la constater récemment, du trafic des poids lourds à la frontière, sur les deux corridors autoroutiers, est trois fois supérieure à celle constatée sur la même période entre la France et l'Italie. Le fer garde un rôle modeste, et on verra pourquoi, et le mode maritime perd progressivement des points de marché. Je rappelle qu'il y a encore 10 ans, le mode maritime, sur ces échanges européens, représentait 60% des flux; aujourd'hui, il ne représente plus que 42% des flux, donc pratiquement 18 points de perdus en dix ans. Je crois qu'on peut dire que l'un et l'autre de ces modes n'ont pas pu, ou n'ont pas vraiment cherché à prendre leur place dans les nouveaux marchés qui ont constitué l'essentiel de la croissance que nous connaissons depuis maintenant 10 ou 15 ans. Les flux sont essentiellement concentrés sur deux corridors qui sont remarquablement situés par rapport à la demande et à la localisation des pôles générateurs.

Tout à l'heure d'ailleurs, monsieur Sardá vous montrera des photographies de l'enquête qui a été faite en 1999 sur les origines destination des poids lourds à la frontière; elles dessinent de manière très intéressante les itinéraires qui sont suivis par ces poids lourds de bout en bout. Je pense que ces images sont extrêmement révélatrices de la situation actuelle. Et cette réalité, je pense qu'il faut le dire, pèsera fortement sur les choix à moyen terme. Les organisations logistiques transports se sont ainsi établies, développées et organisées sur la base du mode routier qui a su répondre, par sa souplesse et sa productivité, à l'évolution de la demande des chargeurs, mais qui a aussi, il faut le dire, bénéficié d'un développement très important du réseau autoroutier, notamment dans la Péninsule Ibérique. Les conséquences de cette explosion, de ces déséquilibres croissants sont maintenant très perceptibles sur la sécurité et l'encombrement de certaines sections, sur l'environnement au sens large. Et nous avons pu constater que de nombreux professionnels, de nombreux industriels, chargeurs eux-mêmes, sont parfaitement conscients de cette situation et s'intéressent, ou s'interrogent sur la possibilité d'utiliser d'autres alternatives modales. En particulier dans le secteur de l'industrie automobile, des produits chimiques, manifestement les professionnels sont intéressés. Encore

faut-il que ces alternatives existent et qu'elles apportent une qualité de service adaptée à des conditions économiques acceptables.

A cet égard, la situation actuelle des axes ferroviaires nord-sud fait apparaître de nombreuses carences qui en contrarient l'usage optimal pour le fret et justifient les efforts importants d'amélioration. Il y a d'abord les contraintes de changement d'écartement qu'on évoquait tout à l'heure à la frontière, qui constituent dans de nombreux cas, un véritable handicap pour les transports par fer. Dans la mesure où les opérations de transfert représentent un coût non négligeable, nous avons estimé ce coût entre 17 et 30 francs la tonne, payé par les chargeurs; je crois que c'est tout à fait essentiel. Et par ailleurs, ces opérations prennent du temps, 6 à 12 heures parfois 24 heures.

Autrement, si on cherche toujours à établir une comparaison avec les Alpes qui sont à l'ordre du jour, on constate cette situation assez originale: c'est qu'à travers les Alpes, les camions payent pour prendre les tunnels, et les trains passent gratuitement; je ne dirais pas à travers les Pyrénées mais autour des Pyrénées, les trains payent pour passer, et les camions passent gratuitement. Au-delà de ces problèmes spécifiques à la frontière, les axes mêmes connaissent de plus en plus de difficultés de goulets d'étranglement, ils ont des caractéristiques propres hétérogènes. Je rappelle qu'en Espagne, les trains de marchandises font 400 mètres; en France, ils font 750 mètres. Vous imaginez la complexité des opérations pour la composition des trains à la frontière. Mais les réseaux en France en particulier connaissent aussi des contraintes d'exploitation de plus en plus pressantes avec notamment la demande accrue de services régionaux qui occupent de nombreux sillons, notamment à proximité des agglomérations. Ceci complexifie considérablement la capacité d'usage de ces réseaux et il y a, à l'évidence, pour le moyen terme, un enjeu essentiel de reconquête de cette capacité ferroviaire, non pas à la frontière, mais sur l'ensemble des réseaux et de bout en bout.

C'est donc un travail urgent et de longue haleine qu'il faut entreprendre maintenant si on veut renverser une tendance lourde, je dis bien une tendance lourde et qui appelle les investissements importants des capacités judicieusement choisies, mais également des efforts d'organisation et de productivité soutenus. Ce travail est déjà engagé en France, en particulier, pour ce que j'en connais, dans le cadre notamment d'objectifs fixés par le Gouvernement d'un doublement du trafic fret d'ici 2010. Il s'inscrit aussi dans la logique des corridors prônés par l'Union Européenne et nous l'avons vu ce matin. Sur les prévisions de trafic, naturellement, ce sont des activités économiques de production et de consommation qui génèrent les flux.

Ainsi, pour apprécier l'évolution de la bande globale, nous avons fait établir par les bureaux spécialisés des projections de croissance des flux commerciaux. En examinant plusieurs scénarios conjoncturels, nous avons dégagé un scénario médian qui semble représentatif. La conjoncture économique manifeste depuis un an, chacun l'a constaté, une tendance sensible au ralentissement de la croissance, et la prévision à moyen terme s'inscrit en retrait par rapport au rythme constaté ces dernières années. Des événements récents nous rappellent les possibles retournements de conjonctures extrêmement sensibles et qui pèsent naturellement sur la croissance économique. Dans ce scénario de référence, la croissance des échanges d'ici 2020 a été estimée à 110 millions de tonnes, c'est-à-dire une croissance de 90% par rapport à la situation actuelle pour atteindre un niveau d'environ 240 millions de tonnes tous modes confondus.

Ainsi la question majeure pour le moyen terme, mais aussi pour préparer le long terme, est de savoir comment vont se répartir ces 110 millions de tonnes entre différents modes de transport. Quelle part pourront capter les modes alternatifs? Quels effets peut-on attendre des mesures qui seront mises en œuvre pour y parvenir? Et je crois

que ça a été dit ce matin, c'est un pari qui n'est pas gagné d'avance, donc qui nécessite et qui implique, à l'évidence, un suivi très attentif.

Les conditions de report modal sont assez complexes, chacun comprend bien que ça ne fonctionne pas comme des vases communicants, et donc il faut les regarder avec beaucoup d'attention. Croyant peut-être bien faire en développant le mode maritime, on va peut-être capter complètement le potentiel du ferroviaire donc, il faut faire très attention à la façon dont fonctionnent ces reports modaux. Ils dépendent aussi en grande partie de la capacité certes, et des avantages que peuvent apporter l'accessibilité et l'amélioration des réseaux, mais ils dépendent aussi beaucoup de la nature des produits; et dans les analyses que nous avons faites, nous avons distingué environ une vingtaine de familles de produits et on a constaté que chacune d'entre elles avait sa logique propre, complètement indépendante des autres dans, à la fois, la définition sur rythme de croissance, mais également dans l'organisation des logistiques qui les accompagnent. Il s'agit de regarder en détail l'organisation des filières assurant le service de bout en bout du transport, notamment pour ce qui concerne le transport combiné. Cela dépend aussi de la juste appréciation des coûts globaux pour les opérateurs, on l'a vu ce matin, et de rester vigilants face à la concurrence, et des règles harmonisées pour le transport routier.

De l'ensemble de ces analyses nous avons tiré les éléments suivants: à court ou moyen terme, la priorité à l'évidence doit être donnée au rééquilibrage modal pour créer les conditions nécessaires au développement d'alternatives ferroviaires performantes durables et à la promotion des cabotages maritimes sur les liaisons océaniques et méditerranéennes. Pour le ferroviaire, nous estimons possible de multiplier par 4 le volume du fret ferroviaire à travers les Pyrénées d'ici 15 ans. Autrement dit de dépasser les 20 millions de tonnes, pour atteindre ensuite, voire dépasser les 25 millions de tonnes en 2020; ce qui nous permettrait de doubler voire davantage sa part de marché par rapport à la situation actuelle. Cet objectif, je signale, est ambitieux. Mais il me semble nécessaire, et il est par ailleurs compatible avec les potentialités qui sont liées aux infrastructures existantes ou d'ores et déjà décidées. Une décision est prise en effet de réaliser les lignes nouvelles à trafic mixte entre Perpignan et Figueras avec son prolongement jusqu'à Barcelone en engageant des études détaillées pour la remise en service de la ligne de Saragosse à Pau avec un écartement UIC ouvrant des perspectives pour le transport combiné, le développement des capacités des performances de l'axe Atlantique, dont une partie des investissements est inscrite dans les contrats de plan pour ce qui concerne la partie française, constituent déjà l'ensemble des mesures qui s'inscrivent dans cette perspective et permettront d'atteindre ces objectifs.

Nous avons estimé, pour ce qui nous concerne, mais je pense que demain ces choses seront reprises en détail, que la capacité des corridors moyennant ces aménagements, ces interventions, pourrait permettre d'atteindre une capacité globale de 30 millions de tonnes voire davantage en faveur du système ferroviaire. Donc nous avons de la marge, et il faut utiliser, valoriser, cette marge. Mais il faut souligner que l'amélioration des infrastructures transpyrénéennes ne suffira pas à elle seule au développement des trafics, et que celui-ci naturellement, est fortement lié à la capacité de l'ensemble du réseau, je l'évoquais tout à l'heure. Sachez simplement que pour ce qui concerne la France, non seulement les études, mais les premières interventions sur les grands réseaux Nord-sud sont maintenant bien engagées, qu'il s'agisse de l'axe Atlantique du bouchon dit *de Bordeaux*, qu'il s'agisse de la programmation du TGV Aquitaine qui viendra dédoubler la ligne sur l'axe Paris-Toulouse, avec un programme important d'avenir de front dans le cadre de ce qu'on appelle le programme *Polt*, mais également sur le corridor Rhodanien qui est au loin le plus sollicité mais qui dispose d'une capacité très importante, avec à

la fois les interventions sur Nîmes-Montpellier et l'ensemble des interventions qui sont actuellement engagées pour régler les problèmes du contournement de Lyon.

Je pense que les choses sont bien engagées, mais ça prendra du temps. Je voudrais qu'on ait tort. Par ailleurs, c'est un peu un retour sur ce qui a été dit ce matin, une internalisation totale des coûts routiers aurait à elle seule les effets spectaculaires sur le report modal. Autrement dit, tout ceci doit faire partie d'un ensemble et on ne peut pas jouer que sur un seul levier, il faut vraiment jouer sur tous les leviers simultanément si on veut, à mon avis, gagner ce pari. Le transport maritime à courte distance offre de réelles perspectives; il doit contribuer au développement de véritables chenets de transport combiné et de ligne de merroutage. Je préfère presque la notion de merroutage aux autoroutes de la mer, mais ça c'est une question de label. Ça n'exige pas un investissement. Ça exige surtout les efforts d'organisation, et en particulier pour ce qui concerne les interfaces dans les ports.

L'un des principaux facteurs qui limite actuellement le développement du cabotage maritime, est celui qui concerne le fonctionnement de l'interface mer-terre. Donc je crois que c'est sur ce point que les travaux doivent être développés en priorité. C'est la raison pour laquelle les deux gouvernements français et espagnols, mais le gouvernement italien s'est associé à ces démarches, ont décidé de mettre en place un bureau de travail pour la promotion et le développement du cabotage maritime et pour notamment prendre une initiative: expérimenter et promouvoir des lignes. Autrement dit, ce n'est pas un travail purement théorique, c'est un travail d'application pratique, mettre en œuvre des projets concrets de développement de telles lignes. Ce n'est pas si réaliste mais je pense que chacun connaît le fonctionnement des lignes entre l'Espagne et l'Italie, vous connaissez également l'efficacité et les performances de la ligne entre Nantes et Vigo.

Récemment encore, un grand industriel français dans le secteur automobile, a créé une ligne entre Saint-Nazaire et Pasares pour faire passer tout son trafic automobile dans les deux sens entre l'Espagne, la France et le nord de l'Europe par le mode maritime. Je pense que ce sont des idées qui avancent. Nous avons estimé, dans le scénario que nous avons établi, que le potentiel du mode maritime dans les 20 années qui viennent pourrait atteindre 25 à 30 millions de tonnes, autrement dit, c'est à peu près l'équivalent du mode ferroviaire. Si ces objectifs sont atteints, à cette échéance, ils permettront de réduire sensiblement la part modale de la route.

Je vous présente très rapidement deux schémas de ces scénarios qui illustrent l'évolution des parts modales. Vous avez ici une esquisse de simulation d'évolution des parts modales avec le report modal significatif sur le mode ferroviaire et sur le mode terrestre. Vous voyez qu'à partir de 2000, entre 2006 et 2010, la part routière plafonne et redescend, et je pense même qu'en 2020 les performances des ferroviaires permettront de dépasser celles qui sont indiquées sur ce schéma.

Je vous présente le schéma qu'on pourrait appeler «au fil de l'eau» où vous constatez que, si rien n'est fait, en 2020, la part du mode routier continue à croître et atteint des proportions qui sont tout à fait préoccupantes. Donc l'enjeu se joue, je dirais, dans les 10 ans qui viennent pour la stratégie du rééquilibrage modal.

Si bien que, au-delà de cette vision à moyen terme, et j'en ai bientôt terminé, monsieur le président, nos travaux ont mis en évidence qu'une nouvelle traversée ferroviaire à grande capacité fret, ouverte aux ferroutages sera nécessaire pour répondre à la croissance des vues prévisibles à long terme; elle devra conforter le rôle et la capacité du mode ferré dans la traversée des Pyrénées et au-delà. L'objectif qui nous paraît souhaitable, c'est de dépasser 20% de part modale, 35% me paraît très ambitieux et soyons

tout à fait réalistes, mais je pense que 20% est un objectif très audacieux mais réaliste. Il nécessite, vous en doutez, des efforts et des infrastructures tout à fait considérables.

Donc, ces infrastructures, cette nouvelle traversée apparaissent incontournables. Le choix des solutions des itinéraires à l'échelle des Pyrénées reste ouvert à l'état actuel. Sur un sujet d'une pareille importance, vous vous en doutez, les différentes solutions envisageables doivent être examinées en détail, comparées de manière concertée entre les autorités espagnoles et les autorités françaises. Dans l'approche d'une question si complexe, où l'incidence financière est nécessairement très élevée, la logique économique, la logique transport, la logique environnementale seront à l'évidence, à privilégier. Par ailleurs, on peut dissocier le long terme et le moyen terme. Mais après des mesures et des actions conduites à court et moyen terme, leur impact sur le rééquilibrage modal est déterminant dans la pertinence des choix pour le plus long terme. C'est donc un processus dynamique qui doit être mis en place, accompagné d'un système de suivi efficace et pragmatique.

Compte tenu des implications des enjeux qui s'attachent naturellement au développement du fret ferroviaire et à la perspective d'une nouvelle liaison ferroviaire à travers les Pyrénées, il a été décidé de créer une structure de travail franco-espagnole à cet effet. Elle sera chargée d'une part d'analyser et de proposer des stratégies d'ensemble pour le développement du fret et du ferroutage à travers les Pyrénées qui soient compatibles avec l'évolution des trafics voyageurs et qui tiennent compte des projets et études. Cette structure sera chargée d'autre part de préciser les perspectives des nouvelles traversées ferroviaires; et là, je lis le texte du relevé du sommet franco-espagnol: «de préciser les perspectives des nouvelles traversées ferroviaires, d'en analyser tous les aspects, d'évaluer les solutions possibles et de préciser les conditions et les échéances nécessaires à sa mise en œuvre».

Je crois que ce point souligne bien que depuis le sommet de Toulouse, un pas considérable a été franchi et que, aujourd'hui, les autorités nationales se sont vraiment déterminées à se prononcer pour répondre à ces préoccupations qui maintenant apparaissent incontournables pour le moyen terme.

Cette structure de travail devrait sans doute se mettre en place dès le premier trimestre de l'année prochaine, et il est clair que l'intérêt des infrastructures, c'est de faire en sorte que l'ensemble des travaux qui sont conduits sur ce domaine soient conduits de manière cohérente et concertée, de manière à atteindre l'efficacité optimale de tous dans cette démarche.

Pour conclure, je parlerais donc de la problématique des Pyrénées et des nécessités de préparer les réponses qu'elle implique, mais également de les mettre en œuvre, car il ne suffit pas de préparer les réponses, il faut aussi les mettre en œuvre. C'est un véritable enjeu pour les prochaines années. J'espère, pour ce qui me concerne, que nos travaux auront contribué à renforcer et à éclairer la connaissance de ces questions complexes, à favoriser une meilleure compréhension mutuelle entre tous les partenaires concernés mais également, et je l'ai personnellement ressenti, à enrichir la qualité d'une coopération franco-espagnole indispensable. C'est dans cet esprit, pour ce qui me concerne, que je poursuivrai ma mission.

Je vous remercie de votre attention.

APRECIACIONES Y ANÁLISIS DEL OBSERVATORIO DE TRÁFICO DE LOS PIRINEOS

M. JEAN SARDÁ, Mission Observatoire du Trafic des Pyrénées

Je vais vous présenter quelques résultats d'une grande enquête qui a eu lieu en France en 1999 sur les flux des transports routiers internationaux. Cette enquête s'est déroulée sous forme d'entretien avec des conducteurs de poids lourds en certains points frontière représentatifs, et notamment sur la frontière franco-espagnole à Biriadou et au Perthus. En quelques diapositives, je vais vous montrer les premiers résultats en avant-première. La première publication de cette enquête se trouve dans ce document-ci, quelques exemplaires sont disponibles ici, de toute façon, ils seront largement diffusés.

Avant l'enquête dont je viens de vous parler en 1999, il y a une enquête semblable qui avait été faite en 1992-1993. Les deux camemberts montrent la comparaison du trafic du nombre de poids lourds, dont on voit qu'il a considérablement augmenté, ça a été dit plusieurs fois, environ 75%. Ils montrent aussi que l'augmentation est plus importante pour ce qu'on appelle les échanges entre la France et la Péninsule Ibérique, ce qui est en couleur claire, ce qu'on appelle le transit, c'est-à-dire les échanges entre la Péninsule Ibérique et d'autres pays de l'Union Européenne.

Pour le transit, les flux principaux en 1992, comme le vous voyez, sont entre l'Espagne et l'Allemagne, plus de 6 millions de tonnes, et entre l'Espagne et l'Italie. En 1999, l'image a un peu changé, l'Allemagne reste, avec 9,4 millions de tonnes, le principal générateur de trafic routier avec l'Espagne après la France, bien entendu, mais là je ne parle que du transit. Mais ce sont les tonnages entre l'Espagne et l'Italie qui ont le plus augmenté, plus 90%. Et on voit que les pays de l'Est représentent maintenant des tonnages significatifs: 3,4 millions de tonnes. Cette image-ci montre le classement des pays en fonction des trafics routiers de marchandises avec l'Espagne et le Portugal, export et import confondus, dans les deux sens.

Il faut avoir les échelles en tête, il faut noter que le tonnage échangé entre la Péninsule Ibérique et la France, en gros 32 millions de tonnes, c'est 3 fois plus important que le transit entre la Péninsule et l'Allemagne. Si on fait un zoom sur la barrière pyrénéenne, l'image est connue, on voit que les deux traversées autoroutières représentent 95% du tonnage total, ce qui apparaît en rouge c'est donc le transit avec des pays autres que la France, et en bleu ce qu'on appelle les échanges, c'est-à-dire les échanges avec la France. Mais on voit que les trois passages centraux, qui sont le Somport, Fos et Pont Madame ne sont concernés pratiquement que par du trafic d'échanges franco-espagnols.

Si on regarde maintenant le détail des résultats concernant le trafic de transit Nord-Sud, c'est-à-dire qui traverse la France sans s'arrêter, on voit que dans le sens Nord-Sud, les générateurs principaux sont nombreux en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique, et en Italie du Nord. Et les destinations principales se concentrent, pour un tiers d'entre elles, en Catalogne, mais sont aussi nombreuses au Pays Basque, à Valence, à Madrid, voire même au Portugal. Dans le sens Sud-Nord, l'image est un peu semblable, bien entendu, les générateurs de trafic sont la Catalogne, Valence, Murcie, l'Andalousie, le Pays Basque, Madrid, et on retrouve en récepteur du trafic les régions européennes les plus peuplées, c'est-à-dire en Allemagne la Westphalie, la Lombardie, le Pays-Bas et la Belgique et le Sud-est de la Grande Bretagne. A noter d'ailleurs l'émergence de la Pologne et d'autres pays de l'Est, mais notamment la Pologne.

Je passe maintenant aux échanges entre la Péninsule Ibérique et la France.

Dans le sens Nord-Sud, les régions génératrices sont très fortement les régions frontalières de l'isthme européen, enfin de la communauté de travail des Pyrénées disons, et toutes celles à population importante comme le Rhône-Alpes, la Provence, l'Île-de-France bien entendu. Les régions réceptrices sont encore une fois la Catalogne, à 40% à peu près, le Pays Basque, Madrid et Valence.

Dans le sens Sud-Nord, les marchandises destinées à la France proviennent encore une fois de Catalogne et du Pays Basque, de Valence, de l'Andalousie, enfin disons de Murcie plutôt, et de Madrid. Et les régions réceptrices sont les régions frontalières bien sûr, et de nouveau celles à populations importantes.

Cette image-ci est destinée à montrer le classement disons des différentes zones économiques, enfin des provinces disons pour simplifier, de la Péninsule, pour tous les transports routiers de marchandises enquêtés, c'est-à-dire tout compris, échanges et transit, tant en export qu'en import. On voit à nouveau le poids écrasant de Barcelone. Quelques images, si vous le permettez, monsieur le Président, sur des données propres à l'Aragon, puisque nous sommes en Aragon.

Cette image montre, représente le trafic routier de marchandises entre l'Aragon et les principales régions françaises, ça confirme que les régions frontalières notamment Midi-Pyrénées Aquitaine sont très fortement concernées. Même chose pour des régions hors de France, où on voit apparaître le poids de la Lombardie, par exemple. Encore une fois, il ne faut pas oublier la différence d'échelle, par rapport aux régions françaises, c'est-à-dire que le tonnage routier entre Aragon et Lombardie est quatre fois et demie plus faible que le tonnage entre Aragon et Midi-Pyrénées par exemple. L'échelle n'est pas la même.

Encore une ou deux images. Une information sur les types de produits transportés à partir ou à destination de l'Aragon. On voit le poids important des céréales dans un sens, des aliments de fourrage dans l'autre. Si on passe à l'échelle européenne, c'est largement plus diversifié disons, on voit apparaître les véhicules, l'habillement, etc. Toutes ces données sont dans la brochure dont je vais vous parler. Elles font l'objet de publications, bien entendu, et j'espère qu'il en reste quelques exemplaires disponibles, sinon, vous pouvez en demander à la Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées à Toulouse.

Je vous remercie.

ANÁLISIS DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS TRANSPORTES EN LAS REGIONES DEL SUROESTE EUROPEO. RESULTADOS DE LA TAREA A

PHILIPPE DUONG, Responsable de la tâche A concernant l'analyse de l'organisation des transports dans les régions du Sud-ouest européen.

Simplement, en guise d'introduction, je voudrais dire que je vais présenter en un quart d'heure, c'est-à-dire en très peu de temps, une partie des résultats d'une étude qui a été menée par deux bureaux d'études Translog-Eurosiris qui s'appelle aujourd'hui Samarcande que je représente, et Jonction qui est un cabinet d'Aix-en-Provence qui a travaillé pendant plusieurs mois sur la problématique des échanges au travers des Pyrénées et en particulier avec une vision plus particulièrement d'entreprise.

En deux mots, l'étude s'articulait en trois grandes parties.

Une première partie essentiellement consacrée à l'analyse des flux. Cette partie-là je n'y reviendrai pas parce qu'on vient d'en parler très largement et ça serait assez redondant. Une deuxième partie sur les conditions techniques des échanges et en particulier

une analyse du système de transports, ce n'est pas non plus là-dessus que j'interviendrai essentiellement aujourd'hui parce que je pense qu'on l'abordera de façon plus intensive pendant tout ce colloque. En revanche, j'insisterai plus particulièrement sur la dernière partie qui était aussi la plus importante, c'est-à-dire la vision d'entreprise des échanges au travers des Pyrénées.

Cette vision d'entreprise est tout à fait importante car, comme ça a été dit tout à l'heure, les flux engendrés au travers des Pyrénées sont évidemment la conséquence directe des organisations économiques, des logiques logistiques, des logiques d'échanges, des entreprises, des deux côtés de la frontière entre la France et l'Espagne.

En guise d'introduction, je présenterai très rapidement les caractéristiques logistiques de l'espace concerné par les flux transpyrénéens et, en particulier, je distinguerai les grands axes logistiques qui, aujourd'hui, structurent cet espace entre la France et l'Espagne. Quand je parle d'espaces logistiques, ce ne sont pas exactement les mêmes espaces, ou en tout cas la même structure que ce qui a été présenté tout à l'heure, même si c'est largement parallèle. Ma logique n'est pas une logique de flux de trafic, elle est une logique de valorisation logistique et en particulier de présence, de sites, de pôles, qui jouent un rôle important dans les échanges, notamment en termes de rupture de charges et de valorisation des produits. On peut dire qu'on a deux grands axes ou deux grands corridors qui structurent logiquement notre espace.

Ces espaces, ces axes sont matérialisés par la carte suivante qui est le fruit d'une expertise, au niveau européen, des grands axes logistiques du continent. On voit évidemment l'axe qui domine très largement l'Europe, c'est l'axe Rhénan entre la Grande-Bretagne et l'Italie du Nord, mais émerge aujourd'hui un axe extrêmement important qui est l'axe principal français qui structure les organisations logistiques sur le territoire français, qui est l'axe qui part du Benelux, qui traverse la vallée de la Moselle, se poursuit dans la vallée du Rhône et qui est centré sur Lyon, qui empreinte le couloir Languedocien pour arriver sur le nord-est de l'Espagne, en particulier la Catalogne.

C'est autour de cet axe-là que se structurent les principales plates-formes logistiques nationales en France et se structurent aussi les grandes plates-formes logistiques ou la plupart des grandes plates-formes logistiques espagnoles, en particulier celle de Catalogne. C'est un axe extrêmement important, puisque, aujourd'hui, c'est un axe qui se développe de façon considérable, avec l'implantation de plates-formes logistiques privées et publiques, de plates-formes qui accueillent des sites de valorisation des flux des grands distributeurs, des industriels et surtout des prestataires logistiques. Cet axe-là est matérialisé par des étoiles qui représentent, je dirais, une certaine forme de hiérarchie des pôles logistiques des deux pays concernés. Cet axe logistique évidemment est fondamental, mais il est aujourd'hui, de plus en plus, non pas concurrencé, mais équilibré par un axe en devenir qui part du tunnel sous la Manche et de la Belgique pour, à partir de l'Île-de-France, qui est le premier pôle logistique français, s'orienter, via l'Aquitaine vers le nord-ouest de l'Espagne. C'est un pôle logistique qui, aujourd'hui, est en cours de constitution mais qui n'est pas encore structuré de la même façon que le pôle oriental. C'est à partir de là que les entreprises qui organisent leurs flux entre l'Europe du Nord et l'Espagne matérialisent géographiquement leur organisation logistique.

Sur cet axe-là, se disposent un certain nombre de pôles logistiques, et en particulier des pôles logistiques qui concernent les axes transpyrénéens. En France, je les cite très rapidement, évidemment le pôle Lyonnais, qui n'est pas, à proprement parlé, un pôle transpyrénéen, mais qui est un pôle qui structure fortement la logistique Sud Europe de beaucoup d'entreprises, le pôle Narbonne-Béziers qui se développe de façon importante, le pôle Montpellier-Sète, le pôle de Perpignan, très fortement structuré autour du

transfert modal et de la filière fruits et légumes, le pôle toulousain qui, aujourd'hui, joue un rôle important dans l'organisation logistique du grand Sud-ouest, le pôle de Bordeaux organisé autour, bien sûr, de son activité portuaire mais aussi de son activité métropolitaine, et enfin le pôle Bayonne-Hendaye-Irún qui est transfrontalier et qui est un pôle symétrique de Perpignan.

En Espagne, on a un certain nombre de pôles logistiques qui sont, soit puissants, soit en devenir, évidemment le plus important d'entre eux est le pôle barcelonais qui écrase de tout son poids l'ensemble des pôles logistiques de la région que ce soit en France ou en Espagne. On peut citer également le pôle de Gérone qui se développe aujourd'hui comme une alternative modeste mais relativement importante au pôle barcelonais, le pôle logistique de Tarragone qui s'articule autour de son activité portuaire, Saragosse qui se développe également, de façon un peu plus modeste avec une position de transit relativement intéressante, le multipôle basco-navarrais qui se structure autour de plates-formes logistiques et enfin, bien sûr, le pôle madrilène qui est le plus important pôle logistique national de l'Espagne et qui concentre une grande partie des investissements des entreprises.

L'étude proprement dite que nous avons menée pendant plusieurs mois s'est articulée autour d'une enquête auprès d'environ 80 chargeurs industriels et commerciaux et prestataires logistiques ou transporteurs. Nous avons articulé nos questions à partir des problématiques transpyrénéennes, mais surtout en prenant compte la nature de leur organisation logistique, leur logique de flux, leur logique organisationnelle, pour essayer de comprendre comment ces entreprises organisent leurs flux et quels sont les problèmes, les contraintes rencontrés par les échanges transpyrénéens. Vous voyez la ventilation des entreprises par pays et par activité, il y a eu 37 prestataires logistiques et transporteurs et 37 chargeurs industriels et commerciaux qui ont été interrogés, répartis plus ou moins également entre la France, l'Espagne surtout, un petit peu le Portugal, le Maroc et les autres pays d'Europe du Nord. Il était évidemment très important d'interroger un certain nombre d'entreprises d'Europe du Nord, notamment d'entreprises allemandes ou du Benelux puisque ces entreprises sont fortement présentes sur le sol de la Péninsule Ibérique.

Quels enseignements a-t-on pu tirer? C'est évidemment très sommaire, quels enseignements a-t-on pu tirer de ces enquêtes auprès des entreprises? Tout d'abord, c'est que, paradoxalement, aujourd'hui les entreprises, que ce soient les chargeurs et surtout les prestataires logistiques et transporteurs qui sont ceux qui ont le plus à dire sur les conditions des échanges transpyrénéens, nous disent que le passage aux frontières est globalement satisfaisant. Presque tous les professionnels disent ne pas rencontrer de problèmes particuliers actuellement au niveau du franchissement des frontières, et ils pensent également que les capacités en terme de transport sont satisfaisantes pour faire face, à court terme ou à moyen terme, aux besoins, aux évolutions du trafic. L'avis aussi qui est donné, évidemment, le parallèle est facile, c'est les relations avec l'Italie et notamment avec le franchissement des Alpes. Les conditions de franchissement des Pyrénées sont aujourd'hui, même si le trafic est plus important au travers des Pyrénées qu'au travers des Alpes françaises, plus favorables que les traversées alpines où les contraintes géographiques, notamment, la nécessité de franchir des vallées encaissées, la nécessité de franchir des tunnels, sont très, très pénalisantes et évidemment, les problèmes rencontrés récemment par les tunnels alpins sont là pour le confirmer. Les conditions sont plus favorables dans les Pyrénées que dans les Alpes. On n'est pas obligé, pour franchir les Pyrénées, de traverser, de passer des passes montagneuses, des cols montagneux, ou des tunnels comme dans les Alpes. Le franchissement actuellement par les deux extrémités

orientale et occidentale ne pose aujourd'hui pas de problèmes topographiques ou environnementaux majeurs, je dis pour l'instant, ce qui n'est pas évidemment le cas dans le cadre des traversées alpines. Seule, évidemment, la traversée centrale, offre un énorme... j'allais dire un trou, au contraire non, une barrière qui handicape les relations, et oblige souvent à faire un certain nombre de détours pour un certain nombre de trafics. Ceci étant, les chargeurs et les prestataires logistiques ont aujourd'hui une vision positive pour le court-moyen terme mais se posent des questions sur le long terme, et le problème de l'engorgement futur est réellement posé par les chargeurs et les transporteurs et pose le problème des alternatives modales. Et effectivement aujourd'hui, de plus en plus d'acteurs estiment que la croissance extrêmement forte du mode routier dans les relations transpyrénéennes va poser un certain nombre de problèmes.

Le problème des choix alternatifs se pose, et même si aujourd'hui, l'immense majorité des entreprises utilise le mode routier, de façon très, très, très dominante, les chargeurs et les prestataires s'accordent à dire qu'il faut penser autrement les transports de demain à travers les Pyrénées, et ils sont prêts à réfléchir à de nouvelles organisations de transport et de nouvelles organisations logistiques qui mutent vers d'autres modes de transport, en particulier vers le mode ferroviaire, mais évidemment, à une condition, la condition c'est que les conditions techniques et économiques qui seront remplies par les modes alternatifs soient évidemment compétitives avec la route, et évidemment c'est là tout le problème. Un certain nombre d'entreprises aujourd'hui mettent sur pied ce qu'on peut appeler des laboratoires logistiques et mettent en œuvre de nouvelles expérimentations pour utiliser des modes alternatifs, on pense en particulier à une entreprise qu'on a interviewée, qui est l'entreprise Ikea qui est un grand supporter du ferroviaire et qui organise de façon efficace ses trafics, notamment au travers des Pyrénées, en utilisant de façon importante, le transport ferroviaire.

Le transport ferroviaire est plébiscité, mais, évidemment, il est plébiscité paradoxalement, malgré l'image qu'il a aujourd'hui et qui n'est pas forcément très positive et particulièrement sur les relations à travers les Pyrénées avec les conditions particulières liées à la différence d'écartement des voies.

Le mode maritime est considéré comme un mode d'avenir mais aujourd'hui, les expérimentations qui ont été faites n'ont pas semblé concluantes. Les chargeurs et les transporteurs restent dans l'expectative même s'il nous semble que c'est un mode qui, comme ça a été dit tout à l'heure, recèle de grandes capacités de développement avec un minimum d'investissements. Des enseignements, également, en terme de conséquences en matière d'organisation. Ce qu'on peut dire c'est que les mutations des chaînes logistiques ont été très, très importantes ces dernières années, notamment avec l'intégration de l'Espagne dans l'Europe depuis une vingtaine d'années et a vu se développer deux grand types d'organisations logistiques, donc les systèmes logistiques qui sont liés aux organisations industrielles européennes notamment dans des secteurs comme l'automobile et l'électronique, et qui font appel à des flux massifs organisés, je dirais même industrialisés entre les pays d'Europe du Nord, notamment l'Allemagne et l'Espagne, l'exemple de l'industrie automobile est là pour le prouver, mais également des organisations logistiques qui sont liées aux échanges régionaux, aux échanges urbains qui jouent un rôle de plus en plus important, d'autant plus qu'on a de grandes agglomérations, comme celle de Barcelone, qui pèsent de tout leur poids dans l'organisation logistique.

Les organisations logistiques et notamment tout ce qui concerne les flux tendus, notamment dans l'industrie automobile, pèsent lourdement dans le choix modal, il est bien évident que les organisations flux tendus impliquent l'utilisation de modes qui sont extrêmement réactifs et flexibles, ce qui aujourd'hui, en raison des difficultés particu-

lières du fer, ne favorise pas le fer mais sur lesquels on doit réfléchir de façon intense. La difficulté actuellement, c'est que les modifications d'organisation logistique ne sont pas faisables du jour au lendemain et si on veut aujourd'hui transférer d'un mode à l'autre, de la route vers d'autres modes les flux, ça suppose de prendre en compte non seulement la façon dont on organise le transport mais la façon dont on organise la logistique des entreprises et donc notamment ça signifie intégrer des modes comme le chemin de fer ou le transport maritime dans des organisations logistiques beaucoup plus flexibles qui demandent une meilleure réactivité, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Tout ça a également des conséquences en terme de localisation, des localisations d'activités économiques. Ce qu'on a vu, c'est que depuis 20 ans, on a assisté à une réorganisation des implantations industrielles notamment dans des grands secteurs comme l'automobile dont j'ai parlé tout à l'heure, qui se sont développés notamment dans la partie nord de l'Espagne. On a également des implantations, des logiques un peu différentes, notamment d'entreprises espagnoles qui s'implantent sur le territoire français, comme par exemple, dans le secteur de Bayonne. On a également des implantations de logistique commerciale qui sont très fortement corrélées à la présence de pôles urbains ou de pôles de consommation, et de toute façon ce qui est clair, c'est que les investissements logistiques sont, en grande partie, liés au phénomène de polarisation et à la nécessité d'être près des grands marchés de consommation. C'est ce qui favorise notamment des grands pôles comme le pôle barcelonais ou le pôle madrilène.

Les implantations logistiques, aujourd'hui, on le voit, sont très fortement structurées par trois dimensions : le marché, donc la présence de bassins de consommation, la géographie, c'est-à-dire la situation par rapport à des axes d'échanges, et enfin les services, la nécessité pour les fonctions logistiques de disposer de services, entreprises de services publics, de services de tous ordres pour mettre en œuvre des prestations logistiques pour que ce qu'on appelle la *supply chain* des entreprises soit réalisée dans des conditions optimales.

Quelques mots sur la prospective. En terme de prospective, ce qu'on peut dire c'est que d'abord on assiste à une concentration extrêmement forte des différents acteurs, que ce soient les acteurs industriels qui se sont énormément concentrés capitalistiquement et qui se sont concentrés techniquement autour de grandes usines, c'est le cas dans l'automobile, c'est le cas dans l'agroalimentaire, c'est le cas dans l'électronique, c'est le cas dans la grande distribution, et ce qu'on peut dire, c'est que leur marché aujourd'hui est au moins continental, les organisations logistiques sont organisées au niveau européen. Leurs organisations s'affranchissent de plus en plus des frontières, il y a une globalisation, et elles s'implantent fortement, elles se sont fortement implantées en Espagne et au Portugal ces 20 dernières années. Ce qu'il faut dire également c'est que ces concentrations sont essentiellement dominées par le Nord puisque ce sont surtout des groupes du Nord de l'Europe qui sont dominants en matière de concentration industrielle et commerciale.

Deuxième type de concentration, c'est la concentration des transporteurs et des prestataires logistiques, autour des intégrateurs américains, des grands groupes postaux et des grands groupes traditionnels de la logistique et du transport en Europe. Aujourd'hui, il y a une très forte concentration autour de deux métiers. D'un côté le métier du transport, de l'autre côté le métier de la logistique. C'est eux qui absorbent l'essentiel des entreprises aujourd'hui, et qui constituent des groupes multimétiers paneuropéens voire mondiaux, et c'est eux, aujourd'hui, qui maîtrisent de plus en plus les chaînes logistiques de leurs clients et sont capables d'offrir des prestations de plus en plus poin-

tues, que ce soient les clients industriels ou les clients distributeurs. Ces groupes s'implantent fortement dans toute l'Europe et notamment en Espagne et au Portugal.

Les stratégies de localisation évoluent fortement aujourd'hui. Bien sûr, l'Espagne et le Portugal sont aujourd'hui largement intégrés dans l'Europe. Aujourd'hui, on est, dans ces deux pays, en vitesse de croisière économique, c'est-à-dire que la période d'industrialisation intensive et d'intégration intensive à l'Europe est en train de se terminer. Aujourd'hui, l'Espagne et le Portugal sont des marchés normaux, et des maillons à part entière de la globalisation actuelle. On est passé d'une croissance extensive à une croissance intensive où, en Espagne maintenant et au Portugal, on demande plus de qualité, plus de savoir-faire, plus de compétition avec le reste des pays européens; c'est-à-dire qu'aujourd'hui, les concurrents de l'Espagne, c'est les autres pays industriels européens alors qu'il y a quelques années, c'était un nouveau marché, une nouvelle terre de conquête pour les industries européennes, aujourd'hui ce n'est plus le cas. Il y aura moins d'investissements nouveaux massifs, moins de tensions sur les coûts, une banalisation de l'industrie de la Péninsule Ibérique. On aura beaucoup plus d'exigences logistiques dorénavant dans les entreprises implantées en Espagne et au Portugal, et évidemment, les conditions de franchissement des Pyrénées vont devenir de plus en plus sensibles. Les filières industrielles vont devoir de plus en plus se concentrer, de plus en plus se compléter et c'est ce qui explique, ce que j'appelais tout à l'heure le développement intensif de l'industrie. Les nouveaux horizons de développement industriel se déplacent. Aujourd'hui, ce n'est plus l'Espagne et le Portugal qui sont les Eldorados des industriels, aujourd'hui, c'est l'Europe de l'Est et peut-être un peu plus tard le Maghreb. Aujourd'hui, le mouvement a changé complètement, c'est pour ça qu'on doit rester interrogatif sur la croissance des flux entre l'Europe du Nord et l'Espagne. Je pense que les grandes croissances de trafic sont plutôt du côté de l'Est ces dix prochaines années.

Les réseaux se restructurent, on a vu tout à l'heure, largement, les problématiques de réseaux, d'infrastructures ferroviaires, d'infrastructures routières, je n'insisterais pas outre mesure sur ces aspects. En revanche, dans un avenir plus ou moins proche, les points d'articulations des trafics vont se trouver modifiés. D'une part, on va assister à un bouleversement de la hiérarchie des pôles transpyrénéens, une perte relative du poids et de l'influence des zones frontalières, notamment de Perpignan et Hendaye-Bayonne-Irún, sauf s'ils savent rebondir logistiquement, s'ils sont capables de développer des activités à valeur ajoutée. On va assister probablement à la désaturation du pôle barcelonais et un essaimage en Catalogne française ou Catalogne espagnole, Gérone, Lérida, Tarragone, Perpignan, un renforcement de Toulouse comme pôle du grand Sud-ouest de la France, une valorisation des places de carrefour, sans pour autant qu'elles deviennent obligatoirement et mécaniquement des zones logistiques majeures, comme Saragosse, Narbonne ou Vitoria, le renforcement des ports secondaires, notamment dans le cadre de la saturation des ports de l'Europe du Nord, et, à plus long terme avec le développement et la réalisation éventuelle de la liaison centrale pyrénéenne, le développement et l'émergence de Saragosse et Toulouse qui sont évidemment des grands pôles alternatifs si la liaison centrale se réalise.

En conclusion les infrastructures de transports et l'aménagement du territoire, évidemment devraient se trouver au centre des problématiques du franchissement des Pyrénées. Au niveau des logiques économiques, elles n'induisent pas d'évolution mécanique vers des schémas et des réseaux alternatifs, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, on est dans une voie où on n'a pas encore de problème majeur au niveau du franchissement, mais c'est plus un problème de moyen et long terme.

Toute tentative d'orientation nouvelle ne peut s'inscrire que sur le long terme car

les organisations logistiques ne peuvent être tordues en quelques temps, en quelques mois, en quelques années, ça nécessite une remise à plat des organisations logistiques et donc tout développement de mode alternatif passe par une réorganisation avec les entreprises, industrielles et commerciales, des organisations logistiques. Un nouvel axe structurant, notamment au travers du franchissement des Pyrénées, ne pourra apporter un développement local important que dans le cas d'une forte croissance économique. En matière d'enjeu de positionnement des acteurs, il y a un gros problème qu'on a rencontré, c'est que les horizons des entreprises ne sont pas du tout les mêmes que les horizons des collectivités publiques ou des Etats. Deux ans pour les entreprises, c'est du long terme. Pour les collectivités et les Etats, le long terme c'est au moins dix ans. Donc là il y a un hiatus qui fait que les problèmes d'adaptation des infrastructures et des systèmes de transport au besoin des entreprises doivent nécessiter une réflexion plus approfondie. Les entreprises demandent plus que des infrastructures, elles demandent des services, un marché, de la main d'œuvre; les problèmes de choix et d'environnement sont extrêmement importants.

C'est le dernier transparent. Le problème qui est posé dans les franchissements des Pyrénées, d'abord, c'est préserver la continuité de ces échanges, notamment avec les échanges littoraux qui vont continuer à se développer et qui structurent aujourd'hui et encore pour une dizaine d'années ou une vingtaine d'années les trafics. Des couloirs d'échanges spontanés doivent être préservés. Dans ce cas, il faut mettre en place une régulation naturelle, aider une régulation naturelle de ces flux vers d'autres modes et notamment le mode ferroviaire. Enfin, il faut favoriser la discontinuité en créant des offres alternatives qui permettent de s'inscrire dans une rupture et ça pour le long terme avec des schémas logistiques qui soient calqués sur ces nouvelles alternatives, et notamment le projet de franchissement central des Pyrénées s'inscrit dans cette perspective de moyen-long terme mais, pour terminer, je dirais donc qu'il est absolument nécessaire que ces perspectives soient articulées aux besoins réels des entreprises, aux organisations et aux logiques logistiques des entreprises industrielles et commerciales et des prestataires, faute de quoi les projets qui pourraient être menés ne correspondraient pas aux réalités de la demande.

Je vous remercie.

EVALUACIÓN DEL POTENCIAL MODAL EN LOS INTERCAMBIOS CON LA PENÍNSULA IBÉRICA. RESULTADOS DE LA TAREA B

M. JEAN-LOUIS RAFIN, JLR Conseil-EPYPSA

Les prévisions de trafic pour la traversée centrale des Pyrénées, qui vont vous être présentées sont le résultat d'une réflexion du conseil scientifique, maintenant il y a un peu plus de trois ans, qui avait proposé d'imaginer une nouvelle façon de modéliser le développement des échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Europe, et en particulier d'imaginer une nouvelle méthode qui puisse expliquer le comportement des opérateurs logistiques et expliquer comment ils pourraient adopter d'autres comportements dans la répartition modale de leurs envois.

Une expérimentation a été faite, qui avait été intéressante, et que vous avez, et dont vous avez eu connaissance, et qui présentait une très grande, ce qu'on appelle une élasticité à la vitesse, c'est-à-dire que, si le système ferroviaire entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe présentait des capacités techniques et surtout répondait à des exigences en terme de délais d'acheminement suffisants, il pouvait y avoir un report

modal important, alors qu'aujourd'hui la part du fer est extrêmement faible puisqu'elle avoisine les 5%.

La tâche B s'articulait avec l'ensemble des travaux qui ont été faits dans le cadre d'Interreg II C et en particulier a permis de préparer et de travailler sur les scénarios d'aménagement des infrastructures.

Le système de modélisation qui a été mis en œuvre, reposait sur des observations du comportement des chargeurs, où il y a une base de 3600 envois qui a été constituée; ce sont des échanges de marchandises sur toute l'Europe dont une partie concernant les échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Europe. L'idée était de définir dans ces comportements, d'arriver à analyser par ces comportements la façon dont les entreprises qui commercent avec l'Espagne pourraient se répartir leurs envois entre les différents modes de transport, si on leur offrait des conditions équivalentes à ce qui se passe dans les autres pays européens où des alternatives ferroviaires performantes existent.

La première modélisation qui a été faite est une modélisation classique qui est de type logit et qui permet par une des fonctions probabilistes d'expliquer, de manière assez satisfaisante, le comportement des opérateurs de transport. Et en particulier, ce modèle a permis de faire apparaître la probabilité d'utiliser le fer, la route ou la mer, puisque ce modèle comportait aussi la prise en compte des alternatives maritimes, ce qui est quand même aussi une innovation dans la prise en compte des échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Europe.

Les facteurs explicatifs tenaient, comme vous pouvez le voir ici, bien sûr aux types de marchandises, mais aussi aux conditions d'accès au système ferroviaire en particulier, l'existence ou non d'embranchement ferroviaire, bien sûr le facteur de changement d'écartement est un élément qui est extrêmement négatif dans la répartition modale dans les échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Europe, et aussi d'autres variables comme la fréquence des envois, le délai de livraison, le type de conditionnement, et bien sûr la distance avec des infrastructures multimodales qui permet à des entreprises qui ne sont pas embranchées d'accéder à des systèmes de transport massif à travers l'Europe.

Ce modèle présente des gros avantages au niveau explicatif, il est très intéressant, néanmoins il présente de grands risques en matière de simulation, et c'est pour ça que nous avons décidé de vous présenter ici des résultats qui ont été faits avec une autre méthode.

Je vous explique un petit peu les raisons. Les lois probabilistes qui sont utilisées dans les modèles logit traditionnellement sont de la forme suivante. On voit bien qu'il y a une partie de la courbe dans lequel il y a très peu, comme on dit, d'élasticité à la fonction d'utilité, c'est-à-dire si l'utilité change, on n'a pratiquement pas de report modal, et par contre lorsqu'on se situe dans la zone centrale, on a une élasticité très forte. Or c'est le cas avec la variable vitesse.

On arrive ainsi à des élasticités qui sont énormes. En particulier on arrive, en augmentant de 10 à 15 Km/heure la vitesse commerciale du fer, à faire passer la part modale du fer de 5% aujourd'hui à 25 ou 30%. On pourrait vous présenter des résultats de ce type qui pourraient satisfaire, mais je dois dire qu'ils paraissent extrêmement peu crédibles. En particulier, ils risquent de donner des valeurs qui sont trop mouvantes, on appelle ça un modèle qui est instable.

Le système qui a été mis en place est un système de modélisation qu'on pourrait qualifier de discret, qui a consisté à décomposer la base d'observations en un certain nombre de situations logistiques homogènes, dans lequel sont confrontés les opérateurs. On a ainsi distingué 105 situations qui sont caractéristiques de la marchandise, du type

de conditionnement, de la distance à la plate-forme, du volume de l'envoi, etc. et ensuite, à l'intérieur de ces catégories, on a distingué 5 grandes familles logistiques à partir desquelles on a pu faire la simulation. Ces 5 familles ont été faites, ont été regroupées pour permettre de simuler ce qui se passerait si on changeait les conditions d'accessibilité au système ferroviaire dans la Péninsule Ibérique. Ces 5 situations sont les suivantes : tout d'abord un système ferroviaire mauvais, avec un changement d'écartement. Une autre situation qu'on rencontre aussi à l'intérieur de l'Europe, c'est-à-dire des relations dans lesquelles l'offre ferroviaire est médiocre et dans laquelle il n'y a pas d'alternative maritime. Une autre situation dans laquelle on a des liaisons ferroviaires qui sont performantes, et c'est le cas en Europe, et sur lequel on observe une probabilité plus forte pour les marchandises d'accéder au système ferroviaire. Les quatrième et cinquième situations correspondent à des situations sur lesquelles il y a une offre et une alternative maritime. On a pu observer 2 grandes familles de situations : les territoires qui avaient une offre maritime performante sans offre ferroviaire correspondante et en particulier c'est le cas pour l'Espagne, puisque, avec le changement d'écartement, l'offre ferroviaire est pénalisée, et les territoires pour lesquels l'offre maritime se combine à une offre ferroviaire performante.

À partir de ce système de modélisation, on a pris une modélisation, à ce moment-là, de chacun des territoires et chacun des échanges concernant la Péninsule Ibérique en caractérisant pour chacun d'eux la part des entreprises qui avaient accès ou non au système ferroviaire, en particulier les entreprises embranchées, et la présence des plates-formes multimodales, l'existence de liaisons maritimes. On a tenu compte aussi du portefeuille d'activités de chaque territoire en particulier, comme le taux de la probabilité d'aller sur le fer ou la mer dépend aussi du type de marchandises, cela dépendait du territoire, et bien sûr, dans tous les échanges avec les territoires d'Europe du Nord, comme vous avez pu le voir dans la présentation qui a été faite par l'observatoire tout à l'heure, vous avez pu voir des différences très, très importantes de trafic entre les différentes zones de l'Europe. Tout ceci est apparu très nettement au niveau de la modélisation, en particulier ce qui apparaît dans les échanges aujourd'hui de la Péninsule Ibérique, c'est que dans les échanges dans le sens Nord-Sud, on a aujourd'hui une capacité à développer le système ferroviaire mais beaucoup plus dans le système Sud-Nord, puisque, aujourd'hui, c'est le problème d'accessibilité des territoires du Sud au système ferroviaire qui est aujourd'hui le plus faible parmi toutes les origines destinations qui traversent les Pyrénées.

Je vais vous présenter le système de modélisation qui a été fait, je vais vous faire un essai de simulation, avant de vous présenter les résultats.

On a testé chacun des scénarios qui ont été présentés, qui vont vous être présentés demain sur le plan technique. Il y a 9 scénarios d'aménagement qui ont été imaginés. Des scénarios qui concernent un aménagement unique de la part du couloir méditerranéen, des scénarios dans lesquels l'aménagement du couloir méditerranéen est complété par des aménagements sur le littoral Atlantique, et enfin des scénarios de famille 3 qui intègrent un aménagement d'un passage central avec une première étape en 3-1 avec la réouverture de la ligne entre Saragosse, Canfranc et Pau. Ces scénarios ont été testés avec le système de modélisation que je vous ai présenté. Il présente une évolution bien sûr régulière des trafics, de gauche à droite, avec l'augmentation des trafics, bien sûr, entre la situation actuelle et la situation 2020 puisqu'on a pratiquement un doublement des échanges avec un système de prévision prudent qui a été pris, en particulier à une croissance relativement forte de l'ordre de 4% des échanges jusqu'en 2010, et après un certain ralentissement puisque le volume des échanges a été consi-

déré comme lié surtout à l'écart de développement entre les pays de la Péninsule Ibérique et l'Europe; avec le rattrapement, ces échanges devraient se tasser.

Voici le système de modélisation qui a été présenté. On peut sélectionner, comme vous voyez ici, l'ensemble des régions du Nord ou du Sud, ou on peut sélectionner aussi une des régions du Nord ou du Sud. On peut avoir des résultats, par territoire, pour faire plus vite aujourd'hui, mais vous pourrez essayer le système tout à loisir ultérieurement. Ensuite, la définition du scénario. Vous avez donc les horizons de temps avec description de la situation actuelle, description des situations de référence, et puis ensuite les différents scénarios à chacune des étapes. Je vais vous lancer la simulation, par exemple pour le scénario 3-2 qui correspond à l'ouverture de la traversée centrale.

La partie maritime n'apparaît pas. Ce qui apparaît au niveau de ce scénario, ce qui est quand même particulièrement intéressant, c'est une part du fer qui arrive entre 12 et 16 %. Ce qui est remarquable aussi dans le système de simulation qui a été présenté, c'est qu'on arrive au cours des années, en particulier avec la mise en œuvre d'un développement de l'offre ferroviaire au niveau du sud, à ce que l'équilibre des échanges, en particulier sur le mode ferroviaire, arrive à se compenser alors qu'aujourd'hui on est dans une situation extrêmement déséquilibrée, en ce qui concerne les échanges ferroviaires et maritimes d'ailleurs, et avec le développement d'une offre performante sur le ferroviaire, on arrive à un rééquilibrage. Donc ici on est équilibré à peu près à 20 millions de tonnes dans les deux sens, ce qui est quand même très intéressant et très favorable pour le système ferroviaire.

De la même manière, et ça c'est aussi des enseignements de ce modèle, c'est que le ferroviaire est surtout en compétition avec l'offre maritime, et qu'on a, à partir du moment où le ferroviaire se développe, des basculements qui sont plus forts du maritime vers le ferroviaire que du routier vers le ferroviaire. Néanmoins, on a effectivement une diminution de la part du routier dans les échanges avec la Péninsule Ibérique.

À l'horizon 2020, puisqu'on a pris ça, mais c'est une hypothèse d'école puisque 2020 peut être un objectif pour la réalisation de la traversée centrale, mais ça peut se réaliser dans les années qui suivent... Les ordres de grandeurs sont, je pense, à peu près crédibles, on arrive à 35%, de part modale pour le maritime et le maintien en moyenne dans le Nord, dans le sens Nord-Sud et Sud-Nord à un peu moins que 50% de la part de la route, le fer atteignant 42 millions de tonnes.

En conclusion je dirais qu'avec le système de modélisation désagrégé, c'est-à-dire partant d'une base d'observations du comportement réel des chargeurs et non pas simplement en exploitant des données macroéconomiques, c'est-à-dire des statistiques d'échanges entre les régions, ce qui sont les méthodes qui sont habituellement utilisées dans les prévisions de trafic, on arrive à une analyse qui est non seulement intéressante au niveau des prévisions, mais qui est aussi intéressante sur le plan marketing, parce qu'elle permet de voir où se trouvent les parts de marché du ferroviaire, où sont les segments où peut se développer le ferroviaire, à la condition d'implanter des infrastructures ferroviaires, parce que là aussi, c'est une des conditions qui est bien sûr ici la condition de ce basculement de la route vers le fer, c'est l'existence d'infrastructures ferroviaires, en particulier dans le scénario 3-2 qui est celui dans lequel on a effectivement la continuité UIC pour les lignes ferroviaires de marchandises jusqu'à Madrid, jusqu'au sud de l'Espagne et jusqu'au Portugal. Ce sont des conditions qui bien sûr ne sont pas remplies ici et qui vont nécessiter des investissements très, très importants mais qui sont la condition pour qu'on ait une part modale qui est comparable à celle que l'on trouve dans les autres pays européens.

Le deuxième intérêt, c'est que, il faut être très prudent avec ce type de modélisa-

tion, et ça je pense que l'enseignement du travail qui a été fait au départ, dans le cadre du conseil scientifique et puis là dans le cadre du programme Interreg II C, c'est que ce type de modélisation peut être intéressante à condition de les manier avec précaution et que si cela est fait, on arrive à des prévisions qui sont réalistes, et c'est pour ça que c'est important, c'est que les pourcentages, les probabilités qui sont appliquées à chacun des types de marchandises correspondent à des probabilités qui sont observées aujourd'hui quelque part en Europe, ce ne sont pas des extrapolations, à partir de courbes, d'ajustements qui ont été calculés si bien cela soit-il fait. Ensuite, ce qui apparaît c'est qu'il y a une forte sensibilité au niveau des infrastructures et à la qualité des chaînes logistiques qui sont offertes aux opérateurs. Bien sûr il y a une hypothèse qui a été l'hypothèse que l'on a retenue là-dessus, c'est qu'à l'horizon 2020, le comportement des opérateurs espagnols serait le même que le comportement des autres opérateurs européens. Ça, bien sûr, c'est une condition qui n'est pas aujourd'hui satisfaite, puisque la part très importante du transport en compte propre dans la Péninsule Ibérique est un frein évident, et ça apparaît au niveau du modèle, un frein évident à l'utilisation du système ferroviaire.

Par contre, des systèmes à imaginer, d'accessibilité des transporteurs espagnols aux chaînes des transports combinés leur permettraient de travailler correctement en relation avec le système ferroviaire.

40 millions de tonnes était le seuil de saturation à l'horizon 2020 qui avait été analysé par les ingénieurs qui ont travaillé sur le réseau de l'ouest européen, cela va vous être présenté demain. Les prévisions que nous avons faites, qui sont des prévisions qu'on pourrait dire basses par rapport à des chiffres qui ont pu circuler, sont quand même, je dois dire, en adéquation avec la dimension du projet qui a été dit ici.

CONTRIBUCIÓN DE LAS REDES DE TRANSPORTE SECUNDARIAS AL EQUILIBRIO DE LOS TERRITORIOS. RESULTADOS DE LA TAREA C

M^E ISABELLE BIZET, MVA Consultancy

Bonjour à tous.

Courant l'année 2000 a été lancée l'étude des réseaux de transports ferroviaires secondaires renommée encore l'étude comparative relative à la contribution des réseaux ferroviaires secondaires à l'équilibre des territoires et l'articulation des réseaux secondaires avec le réseau principal.

Lors de cet exposé, il s'agira de vous présenter les caractéristiques de l'étude, à savoir le contexte, l'ensemble des acteurs qui ont été associés à cette étude, ainsi que ses objectifs, puis il s'agira d'effectuer un bilan sur les leviers d'action identifiés et retenus en vue de redynamiser les réseaux ferroviaires secondaires.

L'étude des réseaux secondaires s'inscrit dans le programme Interreg II C, le programme opérationnel Sud-ouest européen qui vise à revitaliser ce qu'on appelle la diagonale continentale, diagonale qui rattache le Portugal, l'Espagne et différents départements du sud de la France. L'étude des réseaux secondaires concerne l'un des quatre thèmes de réflexion abordés dans le programme Interreg II C et elle constitue la tâche C pilotée par la région du Limousin. La liste des partenaires associés à cette étude est la suivante: la région du Limousin, la région de l'Alentejo au Portugal, la région de l'Aragon en Espagne, mais également la SNCF, réseaux ferrés de France, et la Direction Régionale de l'Équipement et la Région Midi-Pyrénées.

Le principe de l'étude est le suivant. Il repose sur un échange d'expériences régio-

nales. C'est-à-dire un échange d'expériences concrètes, réalisées par les différents partenaires en vue de redynamiser ce qu'on appelle les réseaux ferroviaires secondaires. Il s'agissait de mener une analyse comparative de 6 études ferroviaires sur 4 régions du Sud-ouest européen. Nous avons à disposition le projet modernisation des services TER en Midi-Pyrénées, les 2 études du Limousin qui concernent les lignes Limoges-Poitiers et Limoges-Angoulême, les 2 études relatives à l'amélioration de l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne, ainsi que les 2 études de la région de l'Alentejo dont une se nommait *potentialité des infrastructures ferroviaires de la région de l'Alentejo*.

Un double objectif était fixé pour cette étude. D'une part, l'évaluation des outils d'aide à la décision qui concerne aussi bien les outils de diagnostic que les outils d'évaluation de projet; d'autre part, la constitution d'un guide méthodologique.

En ce qui concerne le premier objectif, à savoir l'évaluation des outils d'aide à la décision, il s'agissait de voir quels étaient les moyens retenus par les différents partenaires en matière de réalisation de diagnostic et en matière d'évaluation de projet. Dans un premier temps, la comparaison des outils de diagnostic a permis de déceler des outils clés qui sont à même de bien mener un diagnostic sur l'offre ferroviaire, sur la demande actuelle et sur la demande potentielle. Par exemple, comme outil de diagnostic clé, on pourrait citer une enquête de fréquentation dans les trains, ou plus simplement, l'exploitation des données de billetterie. L'étude a également dégagé un panel d'outils d'évaluations clés qui permettent de bien voir quels sont les effets ou les impacts d'un projet ou d'un scénario. Par exemple, les effets en terme de coût et les effets sur le trafic sont des indicateurs essentiels dans l'évaluation d'un projet. Voilà pour le premier objectif.

Le second objectif est la réalisation d'un guide méthodologique. Celui-ci a d'abord mis en évidence cette palette d'outils clés, dont je viens de parler, et il a également préconisé une démarche à suivre lors de l'analyse d'une ligne secondaire ou d'un réseau secondaire. Il était préconisé en particulier de bien faire en première étape un diagnostic, puis de constituer des scénarios, ensuite de les évaluer, puis de choisir le scénario final, le projet en collaboration étroite avec les acteurs concernés.

Enfin et surtout, le guide méthodologique détaille une sélection de leviers d'actions, une série de mesures qui sont à même de redonner une image positive et une réelle attractivité au réseau ferroviaire secondaire. Nous allons développer cette sélection de leviers d'actions.

L'analyse des différents projets dans les expériences régionales a permis de montrer la grande variété des actions et des aménagements possibles. Les mesures étaient en fait très contrastées selon les études. Nous avons aussi bien des actions sur le niveau de service, comme l'amélioration de l'amplitude horaire ou une augmentation de la fréquence; des modifications techniques de lignes étaient également suggérées, donc là, ce sont des actions plus ou moins lourdes sur les infrastructures; enfin les aménagements de type qualitatif étaient également proposés, comme le réaménagement des gares, l'amélioration de l'information, etc. Donc nous disposons en fait d'actions classiques qui étaient presque nécessaires à une remise à niveau des réseaux secondaires, mais nous avons également des actions qui étaient d'une autre nature et qui étaient plus originales et plus spécifiques. Par exemple, le projet touristique de la région de l'Alentejo qui était un peu d'une autre nature.

Trois types d'approches ont été constatés à partir de l'ensemble de ces actions. La première approche, l'approche optimisation qui vise à optimiser le service ferroviaire à un moyen constant, la seconde approche, l'approche adéquation de l'offre par rapport à la demande qui vise à améliorer le service ferroviaire de manière rationnelle, c'est-à-

dire de l'améliorer tout en maîtrisant les coûts. Enfin, une dernière approche, l'approche développement volontariste, où les moyens sont mis en œuvre pour développer un mode ferroviaire concurrentiel. La première approche, l'approche optimisation. Elle implique plusieurs types d'actions qui visent essentiellement à résoudre les dysfonctionnements manifestes. Parmi l'ensemble de ces actions, on pourrait citer la rénovation des quais des gares et du matériel roulant, ainsi que l'amélioration de la communication auprès des voyageurs dans les gares et dans les trains. L'approche optimisation a pour objectif de réduire les déséquilibres à l'intérieur d'un territoire, et en terme de part modale, cela se traduit par le maintien de la position du train.

La deuxième approche, l'approche adéquation de l'offre par rapport à la demande. En plus des actions précédemment citées, elle présente des mesures qui visent à corriger, à adapter l'offre ferroviaire par rapport à la demande. Notamment, il s'agit d'adapter l'offre par rapport aux clientèles spécifiques que sont les étudiants ou les demandeurs d'emploi. Dans cette approche adéquation de l'offre par rapport à la demande, il est également question de spécialiser les dessertes, c'est-à-dire de renforcer les circulations des trains sur les liaisons principales, ou encore de développer des allers-retours, dans une journée entre deux pôles régionaux. L'approche adéquation de l'offre par rapport à la demande a donc pour but d'augmenter le niveau de service, d'améliorer l'image du fer, et cela en adéquation avec la demande et les besoins de déplacement. En terme de part modale, cela se traduit par le gain de quelques points pour le fer.

La dernière approche, l'approche développement volontariste, en plus des actions précédemment citées, les actions lourdes sur les infrastructures sont suggérées, donc là, on recherche une rapidité des trains. Et on recherche également un niveau de services très performants avec notamment la mise en place de nombreux trains en heures de pointe, une fréquence très élevée en heures de pointe. L'approche développement volontariste est synonyme d'un véritable bond en avant, c'est-à-dire le développement d'un service ferroviaire adapté, fiable, rapide et surtout concurrentiel par rapport à la voiture. Et en terme de part modale, cela se traduit par une augmentation significative de la part du train.

En conclusion, il nous faut souligner d'abord que chaque expérience régionale avait son propre intérêt en terme de méthode, en terme d'outils et surtout en terme de projet. L'étude comparative a été très riche en enseignements. Nous avons pu dégager une gamme d'outils clés appropriés à l'analyse d'une ligne secondaire ou d'un réseau secondaire, nous avons pu constituer auprès de nos partenaires un répertoire d'actions efficaces et pertinentes. Enfin, cette réflexion a débouché sur un guide méthodologique flexible pour la réalisation de futures études. Il sera notamment utilisé par la région du Limousin lors des futurs travaux inscrits dans le programme Interreg III B. Lors de cette analyse comparative, nous avons vu que les réseaux secondaires apparaissaient comme un enjeu de réaménagement et de redynamisation des territoires du Sud-ouest européen. L'amélioration des réseaux secondaires constitue une opportunité pour développer un maillage ferroviaire de qualité dans le territoire, dans tout le Sud-ouest européen. C'est également un moyen de rééquilibrer les territoires et de rattacher les régions dites périphériques à des régions plus dynamiques dans une approche intégrée. Enfin, les réseaux secondaires constituent une alternative à la voiture, ils sont également une réponse aux objectifs du développement durable. Pour finir, l'étude des réseaux ferroviaires secondaires, c'est avant tout la réalisation d'un guide méthodologique qui propose une liste d'outils d'aide à la décision, une démarche à suivre et surtout une liste concrète de mesures qui visent à redonner une image positive et une attractivité au réseau ferroviaire secondaire.

Je vous remercie.

MESA REDONDA-COLOQUIO: LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE EN EL SUROESTE EUROPEO. LA DEMANDA

M. JEAN-LOUIS CARRÈRE, Sénateur et Vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine

Chers amis, je voudrais tout d'abord, après vous avoir dit que je m'appelle Jean Louis Carrère, que je suis premier Vice-président du Conseil Régional d'Aquitaine chargé des infrastructures, des transports et des ports, et Sénateur des Landes, dire à nos amis aragonais le plaisir, au nom de l'Aquitaine, que j'ai à être ici ce soir, et transmettre à Marcelino Iglesias, et au Gouvernement d'Aragon les amitiés très sincères du Président Rousset et de toute l'Aquitaine.

Je voudrais aussi, mesdames et messieurs, vous présenter les participants à cette table ronde. Madame Sagrario López Bravo qui est Directrice des Transports Combinés à la RENFE, qui interviendra en premier. Monsieur Paulo Olivera Silva qui est Chef de la Division du Plan et du Contrôle de Gestion du port de Sines au Portugal. Monsieur Abraham Peralta, qui est Directeur de la Division Automobile de la Société Transfesa. Monsieur Enrique Ortiz Serena, qui est Vice-président de la Confédération de Transports de Marchandises CETM, et monsieur Daniel Vidal, qui est Directeur Délégué du Fret de la SNCF de Midi-Pyrénées.

Si nous tenons les délais, j'espère que nous pourrions éventuellement prendre quelques-unes de vos questions et essayer d'y répondre. On va essayer d'être les moins bavards possibles et je vais m'appliquer moi-même cette consigne. Mais en quelques mots, je voudrais un petit peu, vous dire ce que ressent un aquitain par rapport aux Pyrénées et par rapport au problème des transports, qu'ils soient de voyageurs ou qu'ils soient de marchandises. Je ne reprendrai pas les études et les chiffres dont vous avez été nourris depuis quelques jours, et pour certains d'entre vous, dont vous êtes nourris, compte tenu de leur évolution, depuis de nombreuses années, nous avons les mêmes, quelques interprétations différentes parfois, ce serait inutile.

Je vous dirai simplement que lorsqu'on vit dans les Pyrénées, comme c'est mon cas, dans un département voisin et que l'on va du sud du département des Landes à Bordeaux trois fois par semaine, on emprunte un itinéraire qui, côté français, s'appelle la Nationale 10, et est en train de s'appeler la A63. Et quand on le fait depuis plus de quinze ans, comme c'est mon cas, on peut vous dire qu'on éprouvait un certain plaisir à se déplacer en Aquitaine il y a quinze ans, et que maintenant on tremble quotidiennement pour notre vie, tellement le nombre de camions qui est décliné au détour de statistiques, justes, exactes, ne prend pas trop d'espaces quand il est porté par une technologie merveilleuse et de belles couleurs, mais quand on le vit quotidiennement, mesdames et messieurs, c'est tout autre chose.

Je voudrais vous dire aussi que l'opinion publique, les aquitains, mais aussi tous les autres, et là je fais référence à la mission que j'ai conduite au sein de la Communauté de Travail des Pyrénées pendant deux ans, d'animation de la Commission n°1 qui est la Commission des Infrastructures et des Transports, l'opinion publique dans les autonomies, dans les régions françaises est très sensible au discours ambiant, qu'il soit porté au niveau européen, par madame la Commissaire, qu'il soit porté au niveau national, par les différents Ministres, qu'ils soient de *Fomento*, ou qu'ils soient d'infrastructures et de transports, qu'il soit porté par les Chefs de Gouvernement, qu'il soit porté par les Présidents d'Autonomie, qu'il soit porté par les Présidents de région. Oui l'opinion publique, mesdames et messieurs adhère à ce discours, l'opinion publique y adhère, mais commence à se lasser de l'inadéquation qui existe entre le discours et les actes. En

même temps, cette opinion est consciente que des infrastructures de transport telles que des voies nouvelles, des acquisitions de matériel, des mises au point de matériel, des travaux tels que le changement d'écartement de voies, tout ce que vous pouvez imaginer, que vous avez évoqué, voire dénoncé, prend du temps. Et depuis qu'on leur en parle, mesdames et messieurs, presque rien n'a commencé, et je ne le balaierais pas d'un revers de main, je suis parlementaire, je ne vais donc pas tourner en dérision cette fonction éminente mais en même temps, vous savez, en Europe actuellement on fait des Livres Blancs, on fait de grands débats, on donne des orientations, dans les Etats on choisit des priorités. Ce n'est pas suffisant, il faut que les actes, il faut que les orientations financières, que les décisions soient en concordance avec les discours qui sont tenus. Quand on sait que pour résorber, ce qu'il est convenu d'appeler le *bouchon* ferroviaire de Bordeaux qui empêche de trouver des sillons nouveaux, que ce soit pour les voyageurs ou pour le fret, que la loi française et l'énormité du chantier nécessitent entre neuf et dix ans, pour que soient réalisés, non pas les travaux seulement, mais les enquêtes qui sont bien plus longues, non, l'opinion, mesdames et messieurs, ne résistera pas à ces délais, il faut que le politique se donne les moyens de contracter ces délais et d'être encore mieux en adéquation entre le fait et le dit.

Je voudrais, en un mot, vous dire aussi, surtout ici, en Aragon, pour y avoir participé beaucoup moi-même aux côtés d'Alain Rousset, et trouvé un écho très favorable auprès de Marcelino Iglesias de ce Gouvernement d'Aragon, des deux Gouvernements et de l'Europe, deux mots sur France-Pau-Huesca-Canfranc-Huesca-Saragosse-Espagne. Je ne souhaite pas, mesdames et messieurs, parce que ce serait un peu une vision confuse des choses, ne parler que de l'Oloron-Canfranc même si, dans le périmètre, il y a Oloron-Canfranc, nous avons été très mobilisé pour obtenir cette réouverture. Certains croient qu'il s'agit d'une aberration économique, d'un accès de sensiblerie, ou d'un clin d'œil à je ne sais quelle formation politique. Non, nous pratiquons le respect de l'argent public, et nous avons trop de respect pour la chose publique pour avoir joué avec cette réouverture. J'espère qu'elle deviendra réalité.

Je voudrais ici, très solennellement remercier, et les Associations, et le Gouvernement d'Aragon et les Gouvernements centraux, et pardon si sa modestie doit en souffrir un peu, le professeur Echeleco, qui a ouvert les yeux des modestes élus aquitains qui avaient bien besoin de prendre en compte cette problématique du report modal. Ce sera chose faite, je l'espère, dans des délais de 5 à 6 ans. Nous nous y emploierons, et répondant à un élu des Pyrénées Atlantiques qui nous proposait de reporter ces financements sur la route, mesdames et messieurs je vous dis, tant que nous dirigerons l'Aquitaine et que nous aurons un pouvoir d'orientation, non, ces crédits resteront bien sur le rail, resteront bien pour la réouverture de cette ligne, resteront bien pour amorcer ce report modal que nous portons et qui est une de nos priorités.

La deuxième chose que je voudrais vous dire, c'est que Pau-Canfranc même évoqué avec un peu de passion, n'a de sens que si France-Pau-Huesca-Saragosse-Espagne est la première pierre d'un édifice dont la construction est beaucoup plus importante. Et là j'aborde, mesdames et messieurs la problématique de la traversée des Pyrénées. Oui, il faut améliorer l'existant.

Je vais parler deux minutes de la demande, n'ayez pas peur, je n'ai pas oublié le sujet de la table ronde. Mais l'offre n'est-elle pas en rapport avec la demande? N'a-t-elle pas d'influence? Oui, il faut améliorer l'existant, oui, il faut créer des plates-formes intermodales, oui il faut que les graphiques qui étaient merveilleux tout à l'heure et plein de couleurs qui montraient que le couloir Rhodanien était beaucoup mieux équipé que l'axe Atlantique, qui faisait courir le risque à cet axe Atlantique de devenir une zone de déprise

économique, oui, il faut le faire. Il faut le faire, mais quand même, mesdames et messieurs, si la croissance du PIB est ce qui est prévu pour les 20 dernières années, on saturera ces deux passages-là, et s'il est satisfaisant intellectuellement et économiquement, de conforter ces deux passages qu'ils soient méditerranéens et atlantiques, si cela constitue avec l'amélioration à la réouverture de France-Pau-Saragosse-Espagne, si cela permettra de capter une partie de l'accroissement du trafic, cela, mesdames et messieurs, n'est absolument pas une réponse adaptée à la croissance prévue du trafic d'échanges entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe à travers les Pyrénées et a fortiori, à échéance 15 ou 20 ans entre le Maghreb, la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

A partir de là, il faut aussi qu'au niveau européen, la Commission et les Commissaires, mais aussi les Ministres des Etats, parce qu'on a tendance à charger la Commission et les Commissaires alors qu'on sait pertinemment que bien souvent les Gouvernements prennent des décisions là-bas plus facilement que s'ils les prenaient au niveau de leur pouvoir central et nous font prendre quelquefois, entre guillemets, quelques *versies pour des lanternes*, il faut que la Commission et les Gouvernements réorientent les financements. Et je le dis ici, en Aragon et en Espagne, et il faut aussi que le Gouvernement espagnol et certains Gouvernements continuent certes de rattraper le retard, en terme d'infrastructures de transport de voyageurs, mais mettent en place la possibilité d'une offre de transport de nature totalement différente pour le fret. On ne peut pas garder ces financements uniquement pour la route ou pour les transports par rail. Donc, tout un tas de mentalités à changer, de l'action, une réorientation des financements, et surtout, mesdames et messieurs, au-delà des termes, une vraie volonté politique.

Parlons de la demande, certes, quand on est dans des économies de type de celles que l'on connaît, qui sont des économies très concurrentielles, plutôt dominées par un concept libéral, et que l'on travaille à flux tendus, fatalement la demande est une demande vers du transport très réactif, et bien moi je dis, mesdames et messieurs, qu'on peut réussir si on s'en donne les moyens, à faire du transport réactif par rail. Ce qu'il ne faut pas voir, c'est que le rail supplanterait la route et l'éliminerait, c'est la combinaison des modes qui permettra à ces transports d'être réactifs. Je crois qu'il s'agit avant tout d'une réorientation des politiques, d'une réorientation des financements, d'une volonté politique en même temps, je le dis, je ne crois pas que ce seront seules des lois ou des dispositions coercitives qui influenceront les chargeurs, je ne le crois pas. Je crois que les chargeurs sont des hommes et des femmes pragmatiques qui se détermineront sur des concepts autres que des concepts fussent-ils législatifs. Je crois qu'on a le problème justement que j'évoquais précédemment, la réactivité et le problème économique. Mesdames et messieurs, nous avons un gros chantier devant nous, cette demande, on la connaît, elle peut évoluer, elle a commencé à évoluer. Certains participants à un colloque de Bordeaux la semaine dernière me disaient que déjà chez les chargeurs, côté français, on avait eu une approche différente, un positionnement différent et qu'on admettait de plus en plus justement cette combinaison, cette complémentarité des transports. Acceptons-en l'augure. Mais même si les chargeurs changent de conviction, évoluent favorablement comme on le souhaite, même si nous avons cette volonté, je le répète avec force, il faut que les Etats et l'Europe nous suivent, les enjeux ne sont pas à la dimension des régions ou des autonomies même si elles en ont la volonté, et c'est ainsi que nous porterons ce type de dossiers avec un seul soutien et un seul moteur, celui des usagers et celui de l'opinion publique.

Je vous remercie.

M^E SAGRARIO LÓPEZ, Directrice des Transports Combinés à RENFE.

Bonjour.

Je vais parler de la demande, de la façon avec laquelle se produit la demande à RENFE, et fondamentalement au sein de l'unité d'affaires de transport combiné que je dirige. Merci.

Voici une brève présentation de notre négoce. Notre activité comprend un peu plus de 800 000 TEUs transportés, à une distance moyenne supérieure à 700 Km, soit 765 trains hebdomadaires tout à fait réguliers, et un transport quotidien équivalent à 2 700 camions. Notre chiffre d'affaires est de 21 milliards de pesetas. En tant qu'entreprise de services, notre actif principal concerne les ressources humaines sans lesquelles la logistique est impossible à matérialiser, 1 734 personnes travaillant directement au sein de cette affaire. Nous disposons aussi de 24 terminaux; nous opérons sur 7 ports de notre territoire; et nous disposons de 800 possibilités logistiques quotidiennes absolument standardisées, j'insiste, et je crois qu'il s'agit de notre plus grand actif après les ressources humaines.

Vous verrez la part de nos affaires sur le graphique: 30% de marchandises maritimes, 40% de marchandises intracommunautaires (que nous appelons internationales, mais dans ce cas et pratiquement dans son ensemble, elles seraient intracommunautaires, même si nous verrons par la suite que nous y incluons aussi le transport des marchandises avec les pays de l'Est), et 30% de ce que les autres pays appellent le *trafic domestique*, mais qui est absolument terrestre, il n'a rien à voir avec la phase maritime. Nous pouvons nous apercevoir qu'avec 30% de l'activité maritime —qui, comme nous le verrons par la suite, est internationale—, plus 40% de l'activité intracommunautaire, en incluant un peu celle avec les pays de l'Est et du Maghreb aussi, cette unité d'affaires, cette partie d'activité ferroviaire de RENFE a une participation de 70% dans le trafic international.

Le premier aspect concerne d'abord les flux intercontinentaux. La Péninsule Ibérique est située géostratégiquement dans les grands flux de marchandises entre les grands continents du monde. Je me suis permis d'apporter l'activité, le ranking des principaux ports du monde, et nous voyons qu'en 2 000 ont été déplacés 200 millions de TEUs. Je crois que nous connaissons tous la terminologie, le TEU correspondrait à un conteneur de 20 pieds, ou équivaldrait à 20 pieds. En 1999, 25% de cette activité a été dirigée, gérée par six compagnies maritimes: Mers Sealand, Everlyn, Piano, Mediterranean Shipping y Hanging.

Comme vous le voyez, à la fin de ce ranking, quatre ports sont indiqués en jaune, ce sont des ports espagnols, les principaux de la Méditerranée. Le premier est Algeciras avec un mouvement de 2 millions de TEUs par rapport aux 200 millions de TEUs précédemment cités, puis Barcelone et ensuite Valence. Bien que Barcelone dépasse légèrement le port de Valence en TEUs, si nous parlions en tonnes, ce serait Valence qui dépasserait le port de Barcelone. Et en quatrième lieu se trouve Bilbao qui occupe la 99^e place au ranking des ports dans le monde.

En 2000, ce macromilieu, qui est le macromilieu naturel que donne la marchandise containérisée, a crû en moyenne mondiale de 12%. Comment le Transport Combiné de RENFE s'occupe-t-il de cette demande? Nous avons une unité de marché spécialisée, une unité de marché de trafic maritime. Ce marché intercontinental nous donne des conditions, nous exige des conditions qui sont, principalement, de grands volumes, parfois de grandes décompensations de flux et qui nécessitent des capacités de réponse très importantes ou très ponctuelles dans des occasions déterminées. Comme nous le

voyons, la croissance de notre activité sur ce marché maritime a été, depuis 1993, de 77%, ce chiffre étant le chiffre d'activité déplacée de 235 000 TEUs. Ce marché maritime dispose, non pas de forme générique, dispose de produits parfaitement définis: le premier est le train-port; le train-interports est un autre produit consacré à ce marché, il s'agit d'un authentique pont terrestre qui remplace le mode FIDER; si cette offre standard n'est pas satisfaisante précisément à cause de ces grands volumes, pour une demande forte, ponctuelle, nous concevons le train-client. Et finalement, notre logistique est également tournée vers les îles avec le bateau et la route afin d'assurer à nos clients un transport d'un point à un autre.

Par rapport aux 5 millions, voire presque 6 millions de TEUs déplacés dans ces principaux ports espagnols, il faut souligner qu'une partie, exclusivement, est en régime de transit, c'est-à-dire qu'elle n'entre pas à l'intérieur du territoire; cette marchandise ne serait donc pas susceptible d'être transportée par chemin de fer. Le cas du port d'Algeciras est très clair, environ 90% des containers sont en régime de transit. Si nous nous rapprochons et nous nous centrons sur la Communauté Européenne, nous voyons que la zone de plus grande activité en transfert de marchandises correspond à cette grande banane rose et nous voyons qu'un déplacement est en train de se produire vers l'Est et vers le Sud.

Cette demande en marchandises doit être véhiculée sur le réseau européen de transport combiné. Ce réseau cherche à être le réseau d'autoroutes de l'intermodalité où l'unité train, l'unité produit, correspondra à des standards minimums aussi bien en longueur, en capacité, en tonnage, en remorque, qu'en vitesses, en poids par axe, etc., et ce qui est plus important, il détermine également non seulement des paramètres physiques, mais aussi des qualités perçues par le client et demandées par la clientèle.

Comment nous occupons-nous de cette demande à RENFE? Je vous ai d'abord apporté de brèves informations concernant notre activité intracommunautaire en TEUs. Nous verrons que l'axe principal est l'Allemagne-Espagne, avec 103 000 TEUs, ce qui dépasse le million de tonnes transportées avec l'Allemagne. Puis il y aurait la Belgique, la France, le Royaume-Uni, le Portugal, la Slovaquie, le Luxembourg, l'Italie, la Suisse et les autres. Au total, il s'agit de 204 trains hebdomadaires absolument réguliers comme les trains maritimes. Parmi les 320 000 TEUs que nous déplaçons avec l'Europe, nous observons que 178 000 sont transférés vers le reste de l'Europe par la frontière Port-Bou/Cerbère et le reste par la frontière Irún-Hendaye. Les quelques TEUs restant correspondraient à la frontière portugaise.

Que nous demande ce marché intracommunautaire?

De la fiabilité. Il s'agit d'une très haute participation en transports de haute exigence en qualité de délai, de qualité de service. Il nous demande de nous intégrer dans les chaînes de production. Nous sommes leaders dans le transport des composants d'automobile en Europe; les clients nous demandent une plus grande fiabilité pour une réduction des stocks, une information unique, on ne peut pas étourdir le client avec des informations d'origine différente, avec des informations de base différentes, il faut donner au client une réponse unique, une gestion compétente. Le trafic intracommunautaire connaît un problème de décompensation de flux. Nous disons être rentables lorsque nous nous déplaçons à plus de 500 Km, lorsque nous avons fait une première sélection quant à la nature de la marchandise et lorsque nous avons au moins une compensation de 1-1,5.

Comme vous le voyez, c'est le trafic qui a le plus évolué, qui a le plus augmenté ces dernières années, de l'ordre de 250%, il est couvert par le Train EuroTeco. Il s'agit de trains express à containers marqués, dont la circulation est absolument automatique

et dont un des terminaux d'origine ou de destination se trouve dans une région européenne non espagnole. Le train client également, le train dédié, qui est peut-être le segment de marché le plus exigeant, avec le Short Sea Shipping, et une technique que nous devons développer fortement très bientôt.

Nous avons inauguré récemment, en collaboration avec la Naviera Grimaldi, un service Short Sea Shipping «porte à porte», en intégrant les logistiques sectorielles, en intégrant les coûts des différents modes, en intégrant l'information, pour offrir aux clients un produit unique «porte à porte», je le répète. Nous l'avons appelé Tegri, c'est un schéma, un produit, et nous voulons qu'il soit générique. D'ailleurs, nous sommes en train d'en concevoir un autre similaire depuis le port de Bilbao avec les pays du Nord de l'Europe. On a beaucoup parlé de chiffres de flux de marchandises dans le trafic domestique, le trafic intérieur et par conséquent, je ne vais pas en reparler.

Je voudrais souligner, et je ne sais pas si on va bien le voir, qu'il y a des cercles autour des grands centres industriels et des villes du pays, il s'agit de marchandises qui se déplacent dans des milieux réduits, nous en reparlerons par la suite.

Voilà l'activité en TEUs sur les principaux couloirs qui correspondent fondamentalement aux grands flux de marchandises dans le pays.

Comment nous occupons-nous de cette demande? Avec une unité de marché spécialisée, une unité de marché de trafic terrestre; c'est un marché très exigeant en valeur ajoutée, il n'y a pas que le transport, il y a un besoin de stockage et de distribution, de gestion de stock, de rapidité de réponse, de prix compétitifs et bien sûr, et nous insistons toujours sur cet aspect, un besoin d'interlocuteur unique.

Nous voyons que la croissance a été de 165% et l'activité, en 2000, de 237 000 TEUs, c'est-à-dire environ 2 millions et demi de tonnes. Pour cela, notre entreprise dispose d'un produit étoile et basique, le Train Teco; le réseau Teco longue distance, avec des distances supérieures à 700 Km; le réseau Teco moyenne distance qui est à développer; et les trains CombiPack.

Le réseau Teco longue distance est un produit très attrayant sur le marché. Il s'agit de trains origine-destination pour des relations comprises dans un périmètre 700 Km, distance sur laquelle nous sommes aujourd'hui réellement compétitifs. Comme vous voyez, pratiquement tout le pays est couvert par ce réseau longue distance.

Mais pour le trafic intérieur, il faut souligner que 75 à 80% des marchandises se déplacent dans un périmètre de 300 Km; avec les technologies actuelles, nous ne sommes pas capables d'avoir des coûts nous permettant d'entrer sur ces marchés, c'est un pourcentage très haut.

Nous travaillons à la création d'un réseau Teco moyenne distance qui couvrira le périmètre des 300 Km avec une technologie différente pour baisser les coûts et pouvoir être compétitifs dans ce périmètre.

Il existe un autre secteur important en développement dans toute l'Europe, c'est celui des opérateurs logistiques. Il leur faut plus qu'un transport, ils ont besoin de hautes performances quant à la vitesse et à la fiabilité. Nous sommes aussi sur le point de lancer un produit qui donnera une réponse à ce marché, nous l'appelons CombiPack qui se veut d'être un train à grande vitesse pour les marchandises, et lorsque nous parlons de grande vitesse pour les marchandises, nous parlons de vitesses tournant autour des 80 Km/h. garantissant totalement le respect du délai de transport.

Et enfin, il faut dire que le nouveau scénario nous oblige tous en tant qu'acteurs de la chaîne logistique, à nous intégrer: centres de transports routiers dans le secteur de la route, ports et communautés portuaires, terminaux ferroviaires, trains, chemins de

fer, en cherchant de nouvelles opportunités d'affaires avec une commercialisation spécialisée et surtout, des alliances, une collaboration.

Voilà, je vous remercie.

M. PAULO OLIVERA, Chef de la Division de Planification et de Contrôle de Gestion du port de Sines, au Portugal.

Bonjour mesdames et messieurs. Avant tout, le Port de Sines tient à remercier l'invitation qui lui a été faite pour participer à cette partie du colloque destinée à débattre sur le thème: «Problématique du transport dans le Sud-est européen: la recherche».

Nous pensons que notre participation à ce débat se justifie essentiellement par la croissance de la demande qui devra être conduite à court terme vers le système de transports de la région de l'Alentejo en particulier et du Sud-ouest européen en général, grâce aux développements importants en infrastructures qui sont réalisés actuellement dans notre port. Nous pensons aussi que ces investissements, ajoutés à d'autres de grande taille, également en cours actuellement —par exemple l'initiative d'Alqueva qui créera le plus grand lac artificiel d'Europe et fournira des ressources hydrauliques à leur large zone privée, et l'exploitation de la base aérienne de Beja pour le trafic de marchandises —permettront de surmonter la faiblesse actuelle de la toile économique de la région où nous sommes et justifieront des accès routiers comprenant une liaison interne qui pourra faire partie du nouvel axe ferroviaire dont il est question dans ce colloque.

Permettez-moi de présenter maintenant brièvement le port de Sines:

Le port de Sines est un port aux eaux profondes exploité depuis 1977, situé sur la façade atlantique de la Péninsule Ibérique à près de 150 Km au Sud de Lisbonne et à environ 650 Km de Madrid.

Le port de Sines compte quatre terminaux: le terminal pétrolier, capable de recevoir des bateaux de plus de 350 mille tonnes, port brut, qui déplace essentiellement les produits importés afin qu'ils soient transformés à la raffinerie de Sines, et qui expédie les produits raffinés dans cette raffinerie-même; nous avons ensuite le terminal pétrochimique installé dans la zone que je suis en train de montrer, qui importe et expédie des produits pétrochimiques et qui constitue un renfort au complexe pétrochimique installé dans le secteur de Sines. Puis nous avons aussi un port de pêche, aux dimensions appréciables à l'échelle de la région et un petit port de plaisance. Nous disposons d'un terminal de chargement général actuellement en activité, mais il s'agit d'un petit terminal destiné essentiellement à aider quelque mouvement local d'entrepreneurs locaux. Nous avons un terminal *multipurpose* par où entrent les importations de charbon qui vont approvisionner la centrale énergétique de Sines ou la centrale énergétique de Pevo. Elles sont expédiées vers Pevo par voie ferrée. Ce terminal peut recevoir des bateaux de plus de 160 mille tonnes port brut.

Voici maintenant le tableau du mouvement des bateaux prévu pour les trois ans à venir à partir de 2002; le mouvement de bateaux passera de 954 bateaux en 2002 à 1409 en 2004, suite à la mise en fonctionnement du terminal de containers que nous verrons par la suite.

En 2000, le port a déplacé environ 20 millions de tonnes de marchandises. Cette année enregistrera une petite croissance affirmée en 2002, et à partir de 2003 on observe aussi une croissance régulière, due également à la mise en fonctionnement du nouveau terminal de containers.

C'était et c'est la situation réelle du port de Sines dans l'actualité. En ce moment,

comme je l'ai dit, d'importants investissements sont en cours de réalisation, ils permettront d'augmenter les possibilités du port de Sines et de permettre qu'il ne soit plus un port exclusivement destiné à l'approvisionnement stratégique énergétique du pays mais qu'il devienne un port aux capacités nécessaires pour les containers, en pouvant servir à toute sa région, l'Alentejo, au pays et aux régions et par conséquent à la Péninsule Ibérique et aux régions périphériques.

Cependant, on apprécie un autre renfort, également dans ce secteur énergétique, avec la construction en cours du terminal de gaz naturel qui se terminera en 2003, et qui, avec une capacité de stockage de deux réservoirs de 120 000 m³, permettra de servir là aussi de réserve stratégique du pays. Ce terminal de gaz naturel sera relié par un gazoduc au réseau de gaz naturel national.

Puis nous avons un terminal de containers en cours de construction, concédé au groupe Port of Singapore Authority, et qui entrera en activité au cours de l'année 2003. Dans ce tableau, on observe mieux les prévisions et la capacité prévue pour ce terminal. Le terminal connaîtra deux phases de construction, chacune divisée en deux sous-phases: phase 1 et phase 2, divisées en phase 1 A et 1 B, 2 A et 2 B.

Au cours de cette première phase, on construit un quai de 320 mètres avec des terre-pleins adjacents de 3,5 hectares, deux ports protégés par un grand mur que l'on est en train d'agrandir, de 700 mètres, qui permettra un mouvement immédiat de 250 mille TEUs. Il devrait commencer à être exploité en 2003. En 2006-2007, le quai sera rallongé jusqu'à 550 mètres (jusqu'en 2006-2007, il sera exploité cette même année), il y aura 5 portiques, le mur sera également allongé de 50 mètres et le mouvement de TEUs croîtra jusqu'à 600 mille TEUs annuels.

En 2010, phase 2 A, le quai atteindra déjà les 750 mètres, les terre-pleins annexes 31 hectares, il y aura 7 portiques, le mur sera allongé pour sa phase finale de 1 350 mètres avec un mouvement de TEUs prévu de 900 mille TEUs/an. Cette phase sera exploitée en 2010.

Finalement, en 2015, la phase finale du terminal sera exploitée, le quai aura atteint sa limite maximum d'expansion de 940 mètres, il y aura 9 ou 10 portiques (il n'y aura plus de changements dans l'extension du mur par rapport à la phase précédente) et il y aura une augmentation au cours de la phase finale, de près de 1,2 millions de TEUs par an.

Pour ajouter le terminal de gaz naturel et le terminal de containers au nouveau terminal de containers, on développera aussi une Zone d'Activités Logistiques, en bénéficiant du potentiel logistique de la zone résultant, à notre avis, de trois vecteurs importants: la situation générale stratégique —car le port se trouve à un carrefour des principales routes maritimes mondiales—, l'espace physique disponible —il s'agit d'une zone ayant beaucoup d'espace physique disponible—, la pression urbaine faible voire même inexistante. On rassemblera toutes les conditions pour que l'exploitation soit faite dans un régime d'intermodalité pour les activités routières et ferroviaires que l'on prévoit aussi au niveau local.

Nous avons ici une vision de la plate-forme logistique dans sa globalité.

Voici la localisation de la Zone d'Activités Logistiques. La Zone d'Activités Logistiques comprendra deux zones différentes: une zone de 30 hectares, zone A, qui sera située dans la propre zone portuaire. La zone B, 125 hectares, sera située sur les terrains industriels gérés par l'entreprise qui réalise actuellement la gestion de ces mêmes terrains industriels annexes à la plate-forme industrielle et portuaire de Sines.

La Zone d'Activités Logistiques de Sines s'intègre dans un plan national, dans le système logistique national, qui comprend 5 plates-formes d'action prioritaire, puis

d'autres de moindre priorité. Ces 5 plates-formes d'action prioritaire sont les suivantes: le Centre de Trafic Maritime et le Centre de Chargement Aérien de Lisbonne, et le Centre de Trafic Maritime et le Centre de Chargement Aérien d'Oporto. Ces cinq composants sont les plates-formes d'action prioritaire du système logistique portugais.

Nous avons donc, comme dernier aspect des développements observés actuellement dans le port de Sines et dans la région de Sines, les accès routiers et les accès ferroviaires. Voici le schéma des accès à l'intérieur de la zone portuaire où tous les accès routiers et ferroviaires au terminal de containers et à la zone portuaire restante doivent être reformulés et améliorés substantiellement. Nous aurons donc la question des accès routiers et ferroviaires en dehors de la zone portuaire, la liaison à la frontière, et au reste du pays. J'en parlerai par la suite.

Ce schéma nous présente le port de Sines dans sa configuration actuelle.

Nous avons ici la zone du terminal pétrolier, la zone du terminal pétrochimique, ici la zone urbaine de Sines, la zone du port de pêche, le port de plaisance, la zone-plage de plaisance, le terminal *multipurpose* de charbon, le local où se situera le terminal —nous le verrons sur le schéma suivant—, le terminal *multipurpose* d'approvisionnement de charbon, l'actuel terminal de chargement général. Dans le terminal *multipurpose*, au-delà du mouvement du charbon, un *finger* est également été construit il y a près de trois ans. La partie arrière de ce *finger*, construit pour une plus grande capacité de réception de charbon, est aussi utilisée pour le mouvement d'autres chargements. Actuellement, des contrats sont signés pour le mouvement de fondations, en plus du mouvement régulier du bois, des structures métalliques et d'autres produits.

Voici la configuration du port de Sines à partir de 2003 avec les développements que j'ai mentionnés. Donc le trafic évoluera, de 20 millions de tonnes actuelles à un maximum envisagé de 32 millions de tonnes en 2015. Par conséquent, on observe que la grande part de l'évolution concerne le chargement général en containers qui, en ce moment, n'est pas représenté dans le port, et qui dans le futur, représentera 30% du mouvement global du port.

Voici les contacts si vous souhaitez de plus amples informations, vous pouvez prendre note de la page Web du port de Sines sur Internet et les adresses électroniques où devront être envoyées les demandes d'éclaircissement. Enfin, en termes d'accès routiers et ferroviaires —nous avons ici la situation de Sines —l'autoroute Lisbonne-Badajoz et l'autoroute Lisbonne-Algarve existent déjà, il ne reste plus qu'à terminer un morceau relativement petit qui sera chose faite très bientôt. Pour que nous soyons totalement satisfaits des accès du port de Sines, il manquera donc ledit IP-8 (Itinéraire Principal 8), qui permettra, d'une part, la liaison entre Sines et la frontière de Ficalho et d'autre part, l'amélioration de la liaison entre Sines et l'IP-1 Lisbonne-Algarve, et entre Sines et l'autoroute Lisbonne-Évora-Badajoz. En termes ferroviaires, et pour terminer, il manquera la nouvelle liaison ferroviaire Sines-Grândola-Évora-Badajoz qui sera possiblement la branche portugaise du nouvel axe ferroviaire dont on parle ici.

Encore une chose. On dit d'habitude que les nouveaux développements du port de Sines sont destinés prioritairement à trois *Shipment*. Par conséquent, le nouveau terminal de containers est destiné prioritairement à trois *Shipment*. N'accordant pas d'importance à savoir quel *Shipment* aura le port de Sines, nous aimerions dire qu'il sera important de ne pas dédaigner la transcendance du port de Sines dans le trafic, dans la prestation de services à la région Sud du Portugal, l'Alentejo, l'Algarve, la région de l'Andalousie et, au fond, à tout un ensemble de régions de cet espace du Sud-ouest européen.

Je vous remercie.

M. ABRAHAM PERALTA, Directeur de la Division des Automobiles de Transfesa.

Mesdames et messieurs, bonjour.

Un des problèmes que vous rencontrez quand vous faites partie des derniers intervenants, surtout lors d'un forum monographique comme celui d'aujourd'hui, c'est qu'au fur et à mesure des autres interventions, la vôtre se morcelle. Par ailleurs, vous trouvez un auditoire fatigué, la tête pleine de chiffres et d'idées qui s'opposent. Par contre, il y a un avantage, c'est que vous pouvez détacher les aspects clés.

A titre de rappel, je voudrais évoquer que toutes les données indiquent un doublement de l'échange transpyrénéen d'ici 2010. Il est évident qu'aucun des moyens actuels n'est en mesure d'absorber cette croissance, car la route devrait absorber environ 110 millions de tonnes et le chemin de fer environ 15 millions de tonnes annuelles. Avec les moyens actuels, nous pouvons dire que la route dispose de liaisons frontalières appropriées à la demande actuelle mais par contre, elle a des correspondances frontalières centrales difficiles à analyser, une grande concentration de trafic sur les autoroutes (pour tous, évidemment, non seulement en Allemagne ou en France, mais aussi en Espagne), et elle présente aussi une série de points noirs comme la vallée du Rhône, particulièrement dans la zone de Lyon, la zone comprise entre Nîmes et Narbonne, le centre de Barcelone, et à court terme, l'axe de Bordeaux.

Le chemin de fer n'est pas vraiment meilleur, même si notre groupe est ferroviaire, bien sûr. Effectivement, le chemin de fer est parfaitement approprié aux grands volumes et aux grandes distances, c'est évident, mais il a aussi ses points négatifs: dans la Péninsule, l'écartement de voie est différent, ce qui oblige un transbordement ou un changement d'essieux, des techniques spéciales; par ailleurs, les couloirs ferroviaires sont saturés; l'axe Allemagne-Espagne par la frontière de Port-Bou/Cerbère, Gérone, est un couloir déjà très saturé à quoi s'ajoute un autre problème, et c'est qu'à la frontière, les installations (de transbordement ou de changement d'essieux, ou de trafic combiné) sont difficiles à agrandir puisqu'il s'agit de zones assez encastrées entre les montagnes, surtout la zone de Port-Bou/Cerbère.

Dans ces conditions, il est évident que le chemin de fer semble mieux placé que la route pour relever le défi de croissance, mais pour cela, les structures actuelles ne nous servent pas. Nous devons chercher d'autres alternatives ici, tout au long de la journée, je suppose qu'on en parlera aussi demain, car on parle de la liaison ferroviaire à travers les Pyrénées Centrales, par le Somport, ou par Canfranc, ou par Viñamal, enfin, les techniciens détermineront la question.

Evidemment, l'ouverture d'une nouvelle voie permettra peut-être d'alléger le trafic des autres voies qui fonctionneront un peu mieux et qui pourront absorber cette croissance. Mais cette seule voie nouvelle n'est pas suffisante. Il nous faut un développement du trafic multimodal parce que ni le chemin de fer à lui seul, ni la route à elle seule, comme nous le disions auparavant, ne peut absorber cette croissance. Pour cela, il faut développer le trafic multimodal en utilisant, à notre avis, selon notre expérience, le chemin de fer pour les grandes distances et les grands volumes, et la route pour la distribution capillaire. Pour cela, il faut développer des infrastructures en Espagne: des plates-formes logistiques multimodales comme celles qui sont en train de se développer à Saragosse, et pourquoi Saragosse? Parce qu'effectivement Saragosse est un point stratégique, équidistant des frontières actuelles et très bien situé pour le passage futur des Pyrénées Centrales. Deux projets existent déjà: celui de la plate-forme logistique de Saragosse, et le projet développé par notre groupe Ubicar, plate-forme logistique spécialisée

dans le trafic et le traitement du véhicule monté, activité la plus importante au sein de notre groupe. Ce projet, bien qu'il soit spécifique au secteur de l'automobile, peut s'extrapoler à tout autre type de marchandises parce que l'automobile a beaucoup de valeur ajoutée, mais il existe d'autres marchandises qui ont les mêmes caractéristiques que l'automobile.

Nous avons installé ce centre à Zuera, localité de Saragosse située à 20 Km de la ville de Saragosse. Sa zone disponible compte 53 hectares et peut s'étendre jusqu'à 200 hectares. Elle dispose d'une liaison ferroviaire actuellement assez bonne à la frontière de Port-Bou/Cerbère à travers la voie de Lérida, voie qui ne s'utilise pratiquement que pour les marchandises, et d'une liaison routière, avec l'autoroute de Huesca, assez proche, à 500m.

Pourquoi Zuera? Parce que c'est Saragosse, nous en avons déjà parlé. Zuera parce qu'elle a une infrastructure ferroviaire assez importante. Une gare existait déjà et il fallait en tirer profit; nous avons déjà parlé de la liaison ferroviaire qui est très bien communiquée; c'est une voie préférentielle de marchandises disposant de grandes possibilités d'agrandissement et qui permet d'utiliser le nouvel itinéraire transpyrénéen à travers le tunnel central dans les Pyrénées aragonaises.

Pourquoi ces plates-formes logistiques et pourquoi cette idée? Nous voyons un peu ici la méthode traditionnelle de distribution de l'automobile que l'on peut extrapoler aussi à tout type de marchandises. Je ne sais pas si on voit bien mais le fait est que depuis les usines de montage, les fabricants envoient leurs véhicules terminés, vendus ou à vendre, aux centres de distribution, mais les centres de distribution sont placés de façon stratégique dans chaque pays, alors qu'est-ce qui se passe? A partir des usines de montage jusqu'aux centres de distribution, les véhicules se croisent d'une usine à l'autre. Je ne sais pas si on voit bien les flèches... et en même temps, les centres de distribution servent ces véhicules aux concessionnaires. Mais comme dans la plupart des cas les véhicules ne sont pas vendus ou ne sont pas attribués, des croisements se produisent également entre les centres de distribution mais aussi à partir des centres de distribution jusqu'aux concessionnaires. C'est-à-dire qu'il y a des véhicules qui, par exemple, arrivent à Madrid et qui doivent retourner à Barcelone, ou des véhicules qui arrivent à Léon et qui doivent descendre en Andalousie.

Le système que nous proposons à Zuera, avec la plate-forme logistique, c'est d'éviter tous ces mouvements, tous ces trafics routiers, tous ces trafics ferroviaires parfois, en utilisant un système de consolidation dans le centre Ubicar à Saragosse et à partir de là, distribuer aux centres de distribution se trouvant à l'intérieur de la Péninsule Ibérique, lorsque les véhicules ou les marchandises sont déjà vendus. Ce même système peut être utilisé en sens inverse, c'est-à-dire que depuis les usines espagnoles nous pouvons consolider dans le centre de Zuera et de là former des chargements uniformes en destination des différents pays européens.

Le système d'opérations de Zuera est en principe fondamentalement conçu pour le chemin de fer, pour la réception de wagons ou pour des véhicules multdestination, et à partir de là, dans le centre, on reclasse les véhicules pour la Péninsule Ibérique, on expédie les véhicules une fois assignés, une fois vendus aux concessionnaires, par trains multiclients ou par route. Les véhicules non assignés restent dans ce centre jusqu'à ce qu'ils soient vendus, jusqu'à ce que les marchandises soient vendues, et logiquement, ce centre joue aussi le rôle «d'iber-centre» de distribution pour la zone d'influence de Saragosse d'un périmètre d'environ 300Km.

Puisque c'est une plate-forme multimodale, elle est totalement ouverte à une distribution utilisant des trains complets multiclients ou des unités mineures comme la

route, directement aux centres de distribution intérieurs en Espagne ou directement aux concessionnaires. Évidemment, si nous réalisons le transport par chemin de fer jusqu'aux centres intérieurs il faut utiliser des moyens de transport, des unités de transport beaucoup plus petites, comme la route, pour livrer aux concessionnaires.

Ainsi, aux points d'origine, dans les chaînes de production, la marchandise peut être chargée directement car il n'y a qu'un seul point de destination qui est la Péninsule Ibérique. Le client n'a pas besoin d'avoir un espace quelconque pour stocker dans ses usines; il peut charger directement en sachant que la marchandise, d'une façon ou d'une autre, a été vendue dans la Péninsule Ibérique. Le délai de ces chargements est réduit car ils n'ont qu'une seule destination, non pas quatre ou cinq destinations comme c'est le cas aujourd'hui. On peut former des trains complets —on a déjà parlé ici du problème du chemin de fer pour la formation de trains complets—, depuis le centre, on peut mélanger des véhicules différents, des marchandises de différentes marques ou des produits différents de destination commune; les délais de livraison sont plus fiables, et en toute logique le délai de livraison aux concessionnaires ou à nos clients est réduit, ce qui améliore fondamentalement la productivité.

Pour terminer —et de cette façon nous écourtons un peu le temps avant que le modérateur ne nous rappelle à l'ordre—, en conclusion à tout ce qui a été dit ici cet après-midi, nous pouvons dire qu'effectivement, on va assister à une grande croissance du trafic transpyrénéen, qu'il existe une grande difficulté d'absorption de cette croissance avec les structures actuelles, que nous devons évidemment améliorer les infrastructures frontalières, soit en développant les infrastructures existantes, soit avec de nouvelles voies d'entrée, qu'aucun des moyens actuels ne peut absorber cette croissance et que les deux moyens doivent coopérer pour accaparer cette croissance. Et le point fondamental, à notre avis, consiste à implanter à l'intérieur du pays des infrastructures d'appui aux moyens de transport.

Je vous remercie.

M. ENRIQUE ORTIZ SERENA, Vice-président de la Confédération de Transport de Marchandises, CETM.

Mon intervention est basée simplement sur quatre notes que j'ai prises au cours de la journée puisque, comme l'indique le programme, c'était Manuel Monfort, Président de la Confédération Espagnole de Transports de marchandises qui devait être présent aujourd'hui à cette table ronde, mais hier, à la dernière heure, des problèmes d'ordre professionnel l'ont empêché, malgré son souhait, d'être ici et je tiens donc à excuser son absence.

Évidemment, j'aimerais être bref pour éviter le rappel à l'ordre, mais aussi très clair et très concret en essayant d'introduire quelque polémique, car je pense que lors de ces tables rondes, ce qui est important c'est de lancer des messages, et que le succès de ces tables est le colloque, les doutes et les questions soulevés qui s'ensuivent. Mon rôle est très difficile et certainement compliqué dans le forum où nous nous trouvons puisque je dois défendre le transport routier qui a été peint comme étant le méchant personnage tout au long de cette journée et évidemment, je suis devant un forum peu réceptif à notre activité et plutôt réceptif à d'autres modes.

Mais on me demande de parler de la problématique du transport du point de vue de la route dans le Sud-ouest de l'Europe, et évidemment, la majorité des problèmes sont la conséquence de mouvements sismiques dont l'épicentre est à Bruxelles et qui

nous arrivent de façon continue. Il est clair que le transport routier est dans la ligne de mire des autorités européennes, il n'y a pas le moindre doute, et c'est donc pour cela, en toute logique, que nous devons nous défendre.

Et je donnerai quelques exemples: ce matin, on parlait du Livre Blanc. Mon point de vue est que le Livre Blanc est le reflet d'une politique de l'Union européenne qui vise à stimuler l'utilisation d'autres modes transport. Les hommes politiques européens ne vont pas avoir une tâche facile car d'une certaine manière, ce que la société demande, c'est évident, c'est le service du transport routier. Aujourd'hui, Marcus Liechti a parlé du passage frontalier unissant la France et l'Espagne, on a dit qu'au passage frontalier, 95% du trafic de marchandises réalisé entre les Pyrénées est routier et exclusivement 5% est ferroviaire.

Par conséquent, je crois qu'à aucun moment le Livre Blanc s'est arrêté à savoir ce que pensent, ce que veulent et ce qu'exigent les usagers du transport, mais que simplement, des propositions ont été lancées dans le vide, et à partir là, je leur souhaite le plus grand des échecs.

Un message très clair se dégage, il est appelé «le rééquilibrage —disait-on ce matin— le rééquilibrage entre les modes de transport», c'est-à-dire, en d'autres mots, que devant l'impossibilité de rendre d'autres modes plus rapides, on cherche à ce que la route soit plus lente; et continuellement, depuis Bruxelles, des messages sont lancés contre la route. Quelques-uns de ces messages en sont la preuve, par exemple la modification du 3820 qui est en cours d'étude; la mise en place de la directive sur les temps de conduite et de repos, directive très controversée et dont les principes de base, d'une certaine façon, parlent de discriminer, de désharmoniser, de ne pas discriminer, de ne pas désharmoniser et, précisément, la majorité des pays décide de laisser de côté plus de 50% des conducteurs autonomes ou entrepreneurs à leur compte. Nous ne pensons pas que ces mesures politiques améliorent la situation du transport et, évidemment, on voit clairement qu'il s'agit de flèches, de lances envoyées continuellement contre le marché, contre le transport routier.

Evidemment, en ce qui concerne le thème de la directive des temps de travail, et on a ici une grande représentation française, il ne s'agit de rien d'autre qu'un *goal* mis par la France en plein dans la lucarne du reste de l'Europe en transposant le contrat de progrès qui les touche tant, qui n'a pas touché le reste de l'Europe et qui, en toute logique, va les toucher à présent.

Notre problématique est importante mais évidemment, nous essaierons de nous défendre. Et comme si les problèmes nous arrivant de Bruxelles ne suffisaient pas, nous avons ensuite les problèmes implantés par notre Gouvernement. A partir du 1^{er} janvier, nous avons une nouvelle redevance et les plus anciens d'ici se souviendront que dans les années 70, les 4% c'était en quelque sorte pour payer ou amortir des déficits de RENFE et, à partir du 1^{er} janvier, curieusement, le transport routier va supporter ou va pouvoir payer les déficits de la Santé. J'imagine qu'après-demain, les déficits de l'Education de ce pays seront peut-être couverts par les Forces Armées ou auront une toute autre solution; mais évidemment, ce que nous ne pouvons pas permettre, du point de vue des transporteurs, c'est qu'un Gouvernement puisse fiscaliser, fiscaliser, fiscaliser avec les carburants pour dissimuler, pour que les comptes soient bons ou pour combler des trous. En toute logique, nous, en tant que transporteurs routiers, nous nous opposerons toujours à ces décisions. Et il ne s'agit pas d'un problème de quantité; en définitive, ce sont quatre pesetas de plus que les communautés autonomes veulent implanter, pouvant aller jusqu'à un maximum de huit, à un moment où d'ailleurs, comme le pétrole est bon marché, nous avons le gasoil à beaucoup moins cher.

Je pourrais parler de nombreuses attaques que l'on nous fait aussi bien depuis Bruxelles que depuis notre propre Gouvernement. L'une d'elles, et je ne pourrais pas m'empêcher de la citer, concerne les restrictions. Évidemment, je crois et, de plus, je suis conscient que le chemin de fer et la route sont deux modes qui doivent se compléter. Ils se complètent et il existe une série de trafics que l'on appelle le trafic intermodal qui est totalement complémentaire, mais je pense que nous devons travailler et nous devons lutter avec les mêmes armes. Et évidemment, la route ne se bat pas avec les mêmes armes que le chemin de fer.

Le problème des restrictions: elles empêchent pratiquement que le transport routier soit viable, et en ce sens, nos chers voisins français posent aux portugais et aux espagnols une authentique barrière au développement de notre activité dans tous les pays d'Europe.

Comme vous le savez, à partir du 1^{er} janvier, nous, et je dis nous en tant qu'espagnols, assumons la Présidence de l'Union Européenne et évidemment, nous allons demander au nouveau Ministère qu'une des priorités de cette présidence des prochains semestres de l'année 2002, soit chercher, mettre d'accord ou éliminer, ou faire quelque chose quant aux restrictions vu que c'est, à mon avis, un de nos problèmes majeurs.

Aujourd'hui, tout au long de la journée, on nous a accusés de congestionner les routes. Je ne comprends toujours pas. Je ne comprends toujours pas, sauf à travers une optique d'attaque directe de la route telle qu'on la voit.

Dans ce pays, dans ce pays exclusivement, 5% de notre superficie est recouverte de routes. Ce n'est pas un problème, disait-on au Ministère du Développement, ce n'est pas un problème s'il y a beaucoup de camions, le problème est qu'il y a peu de routes. Nous sommes à Saragosse, celui qui connaît cette ville sait que vers le nord, en passant par la A-68, il n'y a pas de problème de congestion: il y a une autoroute sur laquelle ça roule bien, vers la Catalogne par la A-2 où ça roule bien, vers Madrid par la Nationale II où ça roule bien. Le problème se pose lorsque l'on doit aller à Valence et à Teruel où qu'il faut aller à Castellón par la Nationale 234. Évidemment, comme on appelle à tort «Route Nationale» de vrais chemins de chèvres du XXI^e siècle, ce n'est pas un camion, mais deux bicyclettes qui bloquent déjà une route comme celles-ci.

Par conséquent, ce n'est pas un problème d'excès de camions sur les routes, mais un problème d'infrastructures. D'ailleurs, la preuve en est, très récemment, ceux qui descendaient il y a quatre jours j'imagine depuis les Pyrénées jusqu'ici à Saragosse, la route Huesca-Saragosse, il n'y a pas si longtemps, on ne pouvait pas y circuler parce qu'il y avait énormément de camions. Depuis le 1^{er} janvier, cela ne fait pas encore un an, nous avons une quatre voies et il n'y a plus de camions, il n'y a plus de camions, les camions ne gênent plus sur la quatre voies entre Saragosse et Huesca. Bien sûr ils gênent toujours, mais il y a une quatre voies, il y a davantage de camions mais cependant, l'infrastructure s'est développée.

Les plus grands embouteillages, les problèmes majeurs se trouvent logiquement aux entrées des villes. Il n'y a qu'à aller à Madrid: tous les jours, au petit matin, comme dans la plupart des villes européennes, j'imagine, il y a des bouchons; ce ne sont pas des camions mais des voitures de tourisme. Les embouteillages des routes dont on nous accuse, nous les transporteurs, se produisent à Pâques, lorsqu'il y a trois jours fériés, lorsqu'il y a une «opération départ en vacances», le 1^{er} juillet ou le 1^{er} août, et c'est là que les routes se bloquent, lorsque précisément la circulation des camions est interdite. Si tous les pays ont dû affronter des restrictions quant à la circulation des camions, j'espère qu'il y en aura certains qui seront assez courageux pour imposer un jour des restrictions aux voitures de tourisme.

Evidemment, je crois que nous avons le même droit, si nous ne pouvons pas circuler le dimanche, il faudrait qu'il y ait un jour par semaine où les voitures de tourisme ne puissent pas circuler, et bien que cela paraisse paradoxal et ressemble à une utopie, il devrait en être ainsi puisque nous avons évidemment les mêmes droits. De plus, nous, nous le faisons pour travailler et produire de la richesse tandis que les voitures de tourisme, dans la plupart des cas, le font pour se promener. Personne ne cherche d'ennuis aux voitures de tourisme. Ici, le camion est le seul qui pollue, celui à qui on impose des taxes, celui à qui on impose des restrictions, etc., mais personne ne se soucie de savoir que tous les matins, des milliers et des milliers, des millions et des millions de voitures de tourisme, avec une personne dans chaque voiture, se promènent sur les routes d'Europe. Et là, évidemment, les hommes politiques ne veulent pas s'y pencher parce que naturellement, c'est peu vendable et politiquement, cela retire énormément de votes.

Dans le Livre Blanc, on reconnaît un retard de la réalisation de quelques infrastructures qui par ailleurs proposent des solutions innovatrices. Et je dis innovatrices entre guillemets, elles sont propres d'un Prix Nobel d'Economie. Elles ne font rien de moins que considérer d'une certaine manière, que les systèmes exposés aujourd'hui sont des systèmes réussis, c'est-à-dire, le suisse, l'autrichien, l'Eurovignette des Pays-Bas, l'allemand qui impose déjà en 2003 la taxe pour l'utilisation des autoroutes, l'anglais (je l'ai lu hier) qui pense aussi l'instaurer. Alors cela me semble parfait, nous paierons davantage de taxes. Avec de plus de taxes, il semble que l'on pollue moins, alors on pourra continuer de polluer, on pourra continuer de circuler, mais évidemment, les choses ne fonctionnent pas comme ça. Et les taxes que nous apportons dans les transports, les véhicules de transport devront exister évidemment pour améliorer les infrastructures des routes et non pas, comme il a été dit aujourd'hui, dans l'exemple suisse, pour améliorer d'autres modes.

Je pense qu'il est ridicule de continuer de parler de taxes lorsqu'il y a déjà ici de nombreuses études disant que la fiscalité apportée par le transport, c'est-à-dire la somme fiscale qu'il apporte par les carburants couvre parfaitement l'entretien du réseau routier, au moins dans notre pays. Bien sûr, dans notre pays, il y a peu de kilomètres de routes par rapport à d'autres pays à ce sujet, de toute façon, les études sont claires.

Je vais dire quelques mots sur le tunnel du Somport ou sur le tunnel qui est sur le point de s'ouvrir. Evidemment, il faudrait en parler parce que notre séance, notre colloque envisage la possibilité de l'ouverture future d'un tunnel à basse altitude pour le chemin de fer. Je vais faire une proposition qui paraîtra à certains un peu saugrenue. Il me semble que ce tunnel naît petit, je l'ai parcouru d'un bout à l'autre il y a trois ans, et évidemment il naît petit puisque c'est un tunnel à une voie dans les deux sens et les grands cerveaux envisagent, avec beaucoup de raison possiblement, l'interdiction de la circulation des marchandises. Pour l'instant on pense qu'en mars on va commencer par l'ouvrir aux voitures de tourisme, puis nous verrons si dans quelques temps on l'ouvre aux camions et si ensuite aussi, au bout d'un autre laps de temps, on l'ouvre au transport de marchandises dangereuses. Moi je ne l'ouvrerais que dans un seul sens, dans un seul sens. Et ça me serait égal que cela soit dans le sens Espagne-France ou France-Espagne. Ce que je ferais serait de transformer l'actuel tunnel ferroviaire, qui va aussi commencer petit, dans le sens contraire. De cette manière évidemment, il n'y aurait aucun accident puisque les voitures seraient espacées de cent mètres l'une de l'autre, et je réaliserais une grande infrastructure de tunnel ferroviaire à basse altitude comme le Vignemare.

Bien, je ne veux pas vous fatiguer davantage. Je veux simplement introduire une certaine polémique. Vous êtes tous à moitié endormis. Je crois que ça fait des heures

qu'on supporte des numéros et des numéros et je veux simplement lancer un message, puisque se trouvent présent ici un sénateur français, le représentant des autorités françaises et je dois dire que de ce côté des Pyrénées, nous ressentons un manque d'effort d'investissements, un manque d'effort politique pour développer véritablement les communications avec notre pays. Je vous le dis vraiment, et je dois le dire tel que je le ressens.

Merci beaucoup.

M. DANIEL VIDAL, Directeur Délégué du fret de la SNCF de Midi-Pyrénées.

Je tiens tout d'abord à remercier les organisateurs de ce colloque Interreg II C d'avoir invité la SNCF pour s'exprimer dans cette manifestation. En effet, notre entreprise est très attentive à tout ce qui se dit au sein de cette assemblée où manifestement on sent un élan en faveur du transport ferroviaire tant voyageur que fret, et on redécouvre, par la même occasion, l'intérêt de ce mode de transport en matière de sécurité et en matière de peu d'agressivité envers l'environnement.

Comment la SNCF s'inscrit-elle dans la mise en œuvre des orientations européennes telles qu'elles nous ont été décrites ce matin par monsieur Hourcade?

Dans le cadre de notre développement dans les prochaines années, nous avons pour objectif de doubler notre trafic d'ici 2010, et donc de passer de 50 milliards de tonnes kilométriques transportées à 100 milliards de TK. Ce développement s'appuiera en grande partie sur le développement du trafic international, et en particulier sur l'accroissement du transport combiné puisque nous envisageons son triplement dans ces 10 prochaines années. Il faut savoir qu'aujourd'hui, plus de 50% des marchandises transportées par la SNCF sont du trafic international. Et il est clair, vu tout ce que nous avons dit aujourd'hui, que ce marché international, ce trafic international est le marché qui va se développer le plus dans les prochaines années et en particulier sur les échanges entre l'Europe et la Péninsule Ibérique. Si 50% de notre trafic est international, cela veut dire aussi que nos clients sont européens ou sont internationaux, que ce soient les constructeurs d'automobiles, que ce soient les sidérurgistes, les chimistes ou les utilisateurs du transport combiné. Il importe donc que notre société s'organise afin de pouvoir répondre aux appels d'offres internationaux de transport et de logistique lancés par ces sociétés. Et pour ce faire, nous avons pour objectif de devenir un opérateur logistique européen. A cet effet, nous sommes amenés à créer des filiales dans divers pays européens afin de mieux appréhender les besoins de nos clients et ce en alliance avec nos collègues des autres réseaux, RENFE en particulier. Dans des cas plus spécifiques, pour répondre à des demandes sur certains marchés, nous sommes amenés à créer des filiales très adaptées. En particulier, par exemple, en novembre de cette année, nous avons créé avec RENFE, Transfesa et TME, une filiale appelée Agrifersa qui aura pour mission de commercialiser le transport des céréales et des engrais entre la France et l'Espagne. Ce qui est manifestement un effort très clair d'un réseau et des réseaux ferroviaires pour développer les transports inter-européens, et en particulier France-Espagne. Bien sûr, ce type de filiale peut s'adapter et peut se développer sur d'autres transports, et c'est ce à quoi nous nous employons.

D'un point de vue plus pratique, nous avons mis aussi au point avec RENFE des organismes que nous appelons «le M.U.M et le GOTI», qui ont pour but, dans les points frontières Hendaye-Irún et Cerbère/Port-Bou de fluidifier les trafics franco-espagnols.

Enfin, si nous avons décidé de choisir de doubler notre trafic transporté en 10 ans,

il nous faut des moyens. Et donc, fret SNCF a commandé 600 nouvelles locomotives pour permettre le développement de nos trafics. Mais, pour accroître notre trafic, il faut aussi que nous disposions d'infrastructures ferroviaires d'un bon niveau de qualité. Comme l'ont évoqué un certain nombre d'orateurs, il est absolument nécessaire d'améliorer nos infrastructures, et en particulier les infrastructures entre la France et l'Espagne. En effet, cela a été dit, le changement d'écartement est un gros obstacle au développement de nos trafics.

Les orientations données par le rapport Becker. Les investissements prévus dans les divers contrats de plan et par région sont de nature à améliorer ces flux et ces échanges internationaux. Je citerais, pour mémoire, le doublement des capacités des points frontières Hendaye-Irún et Cerbère/Port-Bou, la création de la ligne à écartement UIC entre Perpignan et Barcelone, la suppression du *bouchon* de Bordeaux dont quelqu'un a fait état tout à l'heure. La mise: 2010, mais il faut bien le temps, vous savez les DUP prennent leur temps, les travaux prennent leur temps. Les orientations sont prises, elles ne permettront pas de répondre tout de suite aux attentes de tous ceux qui sont ici dans cette salle, mais malgré tout je crois que l'orientation, le sens est donné et je pense qu'au début on commence petit, mais une fois que l'élan est pris, on espère, et nous espérons tous que tout cela va s'accélérer.

Je parlais aussi du gabarit B entre Toulouse et Paris qui permettra le développement des transports combinés, et bien sûr le contournement de Lyon. On peut aussi et il n'en a pas été fait mention ici aujourd'hui, parler du développement des essieux à écartement variables qui ont l'avantage de pouvoir partir de France en écartement français et de changer d'écartement en frontière et d'accéder au réseau, aux divers embranchements espagnols. Cette technique a un avantage, elle ne prend que 15 minutes d'après les spécialistes pour franchir la frontière; elle a un autre avantage, c'est qu'elle ne nécessite pas d'investissement d'infrastructures; elle a un inconvénient, c'est que les wagons coûtent beaucoup plus chers. Mais enfin, c'est un examen, c'est une chose qu'il ne faut pas oublier malgré tout, c'est une technique qui pourrait se développer.

Si ces orientations sont poursuivies et si elles se déroulent comme il vient d'être dit précédemment, et si elles sont enchaînées comme on le souhaite, il est clair que cela nous permettra d'améliorer notre volume de transports. Par ailleurs, nous développons en France des itinéraires à priorité fret, et ensuite, sur ces itinéraires à priorité fret, nous essayons aussi de tracer des sillons plus favorables pour nos clients afin d'offrir des services de meilleure qualité. On s'aperçoit que l'ensemble de ces dispositions nous permettront très certainement d'assurer le développement du trafic jusqu'aux alentours de 2015-2020, mais bien sûr, au-delà, si les projections qui nous ont été faites aujourd'hui se vérifient et se confirment, il est évident qu'il sera nécessaire de pouvoir disposer, pour franchir les Pyrénées, d'un nouvel outil ferroviaire, donc un nouveau franchissement des Pyrénées.

Mais, pour le ferroviaire, un élément essentiel de notre développement, pour le ferroviaire et pour tout mode de transport, c'est nos coûts de transport. Il faut savoir qu'en France, nous détenons, alors c'est un chiffre qui est souvent contesté parce que chacun compte les chiffres et les tonnes à sa façon, nous détenons 25% de part de marché en trafic ferroviaire, en tonnes kilométriques pour les transports au-delà de 150 kilomètres. Nous considérons qu'en dessous de 150 kilomètres, le trafic ferroviaire est pertinent sur des niches de marché. Ce qui veut dire que nous avons une bonne implantation sur notre territoire, et que nos clients nous font confiance. Il est clair que les orientations qui sont énoncées dans le Livre Blanc européen, qui prévoit à terme l'internalisation des coûts externes, nous sont très favorables et nous espérons vivement les voir transcrits

dans les directives d'Etat, dans les règlements des Etats, et ça a été évoqué par monsieur Carrère tout à l'heure, nous espérons les voir transcrits rapidement, parce que ces orientations auraient pour nature de favoriser et de diminuer ou d'augmenter le coût du transport routier, et donc de replacer le ferroviaire sur le marché.

Pour ce qui est du trafic espagnol, du trafic franco-espagnol plus spécifiquement, je rappelle que la part du marché en France est de 25%, mais que la part du marché ferroviaire en Espagne est de l'ordre de 7 à 8%. Il nous semble donc nécessaire, pour développer le transport ferroviaire entre l'Espagne et le reste de l'Europe, de permettre aux entreprises espagnoles d'avoir un meilleur accès aux transports ferroviaires par la création d'installations de terminal d'embranchés. En France, 85% du trafic ferroviaire est fait d'une installation de terminal d'embranchés vers une autre installation terminal d'embranchés, le cœur du ferroviaire quand même, se situe là, en plus du combiné, je n'en disconviens pas, et du transport d'automobiles.

Je concluais en disant que la SNCF, dans ses décisions, se met en capacité d'accroître le transport ferroviaire en affichant des objectifs clairs de doublement de trafic d'ici 2010, en mettant en place des moyens pour assurer ces nouveaux trafics, c'est-à-dire en achetant des locomotives, et en mettant en place des organisations de production par l'intermédiaire d'itinéraires dédiés au fret et de sillons améliorés pour le fret. Il est évident que nous souhaitons que la politique européenne de désaturation des réseaux ferroviaires et d'internalisation des coûts externes se poursuive et se développe afin que le renouveau du fer devienne une réalité et ceci, bien sûr, dans un respect total de la complémentarité des modes.

Merci.

MESA REDONDA-COLOQUIO: LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE EN EL SUROESTE EUROPEO. LA OFERTA

M. JEAN HOURCADE de la Direction Générale des Transports et de l'Energie de la Commission Européenne.

Je vais essayer aujourd'hui de placer l'offre dans une perspective européenne. Mais je voudrais souligner le fait que le cas de la Péninsule Ibérique est un cas singulier en Europe. Je crois qu'il y a deux ou trois cas singuliers en Europe, mais je crois que celui de la Péninsule Ibérique, en tout cas, sur lequel on parle aujourd'hui, est un cas singulier, parce que je crois que premièrement la géographie a des conséquences importantes. L'Espagne et le Portugal représentent une Péninsule qui est entièrement entourée de mer et la partie par laquelle elle peut communiquer à l'Europe est une chaîne montagneuse.

Et, je dirais d'ailleurs à beaucoup de français notamment —qui croient que les Pyrénées tombent à Hendaye, à Irún dans la mer— que les montagnes continuent, et que, une fois qu'on a passé, par exemple, la frontière Hendaye-Irún, il faut passer les monts Cantabriques, les montagnes basques, etc., et que ça constitue et ça reste un obstacle assez important.

Pour mémoire, par exemple, le projet ferroviaire Y basque compte une centaine de kilomètres de tunnels. Quand même on est côté catalan, le passage du Perthus n'est pas complètement innocent au niveau des infrastructures, il y a des difficultés géologiques qui font que le tunnel qui est prévu dans le cadre de la ligne grande vitesse fait quand même un peu plus de huit kilomètres. Il y a un certain nombre de difficultés de type géographique qui font que le cas de la Péninsule Ibérique est un cas particulier en Europe.

Pendant des années, on peut dire que même la Péninsule Ibérique, du point de vue

de la logistique, a vécu d'une certaine façon presque autonome, et la majorité des échanges se faisaient par la mer. Monsieur Becker l'a rappelé hier, on était à 90% il y a 25-30 ans, maintenant on est encore à environ 40% par la mer, mais il est certain que, quand le chemin de fer, un moyen moderne de transport est arrivé, l'une des préoccupations des responsables était de perméabiliser la frontière, la barrière pyrénéenne. Les commissions qui se sont réunies, je pense notamment à celle qui a sorti certains projets en 1852, ont parlé de douze traversées transpyrénéennes.

C'était donc effectivement de vouloir augmenter l'offre. Ceci étant, il y avait ce que j'appelle *le péché originel*. *Le péché originel*, ça a été l'ordonnance royale du 31 décembre 1844 qui a fixé à six pieds castillans différents du 1 mètre 435 qui était en général dans le reste de l'Europe, qui a donc fixé l'écartement de voie, et on peut dire que les conséquences, on les supporte encore. Pour exemple, je vais prendre trois chiffres si vous voulez. Les échanges, on l'a vu hier, entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe par voie ferroviaire représentent à peine 5%, entre la France et l'Allemagne où il n'y a pas de problème d'interopérabilité, où on peut dire que le maximum de l'outil ferroviaire n'est pas utilisé, on est quand même à 15%, et entre la France et l'Italie, la part de marché du chemin de fer est de 35%.

Je crois que, ce que j'appelle *le péché originel* marque de façon profonde le monde moderne, et a eu pour conséquence de polariser l'offre ferroviaire à travers les itinéraires côtiers. Mais on peut dire aussi également que les difficultés de type montagneux ont fait que l'offre autoroutière s'est également polarisée le long des côtes. Donc, c'est un cas singulier en Europe. Je vous rappelle qu'avec un peu plus de 504 000 km² l'Espagne à elle seule est le deuxième pays après la France le plus étendu d'Europe, si on y ajoute le Portugal, on arrive à peu près 591 000, 595 000 km², et en soi, si vous voulez, ce sont deux entités. Tout ce qui se trouve à l'intérieur de la Péninsule Ibérique qui a pu vivre, d'une certaine façon, indépendamment des problèmes politiques, a pu vivre avec un certain isolement, le monde moderne ensuite, à travers le chemin de fer, malgré les idées de l'époque.

Je vous rappelle que les premières lignes côtières étaient en 1864 côté Hendaye-Irún, parce qu'à l'époque, la famille royale espagnole avait d'excellentes relations avec la famille impériale française et les gens se retrouvaient à Biarritz. L'offre ferroviaire, en 1864, a commencé à se faire côté atlantique.

Quatorze ans après, on a ouvert une relation à travers la côte catalane, mais toujours avec ce problème d'écartement de voies, et ensuite, il a fallu attendre 1928 et 1929 pour qu'on essaye de perméabiliser la barrière pyrénéenne, mais on sait très bien que, finalement, ces deux offres nouvelles n'ont pas eu, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret, le succès escompté. Je pense qu'effectivement, les *interlands* n'avaient pas suffisamment d'échanges.

Quels sont les changements que l'on peut donc constater depuis les trente dernières années? Premièrement, ça a été souligné maintes fois, diminution du trafic maritime. Deuxièmement, domination écrasante, dirais-je, de la route, à travers notamment les deux itinéraires côtiers. Ce sont des évidences, mais, c'est vrai que la conséquence, c'est de polariser finalement le trafic à travers deux ou trois axes au niveau européen.

Que va changer effectivement le monde moderne à l'heure actuelle? On repart encore sur les mêmes idées jusqu'à présent. C'est-à-dire que, dans les 14 projets d'Es-sen, on a retenu le projet n° 3 qui repart côté catalan, c'est en train de se faire, avec un passage par le Perthus, et côté Pays Basque, mais est apparue, j'allais dire assez rapidement depuis quelques années, l'idée de perméabiliser, et ça c'est un travail permanent de la CTP, de la Communauté de Travail des Pyrénées, de dire qu'il faut pour la Pénin-

sule Ibérique, aussi bien pour le niveau régional, interrégional, que pour le niveau européen, une offre qui soit plus diversifiée, il faut que le passage ne se réduise pas vers le reste de l'Europe par deux points frontière, d'où l'idée de la traversée centrale des Pyrénées.

C'est une offre qui commence donc à travailler les esprits sur le plan technique, sur le plan politique. Sur le plan politique, pour en rester au niveau de l'Europe, pour lequel je suis aujourd'hui le représentant, je vous ai abreuvés hier de tout un tas de choses, mais parmi les choses qui concernaient directement le projet qui nous intéresse, le premier pas qui a été franchi, c'est de dire et de proposer au niveau européen qu'une nouvelle traversée ferroviaire à grande capacité soit proposée comme projet prioritaire.

Qu'est-ce que ça veut dire? Ça veut dire que premièrement, ça figure dans la liste du Livre Blanc, que deuxièmement nous sommes entrés dans un processus qui est le processus démocratique au sein de l'Europe, qui veut que, au niveau du parlement européen, il y a un rapporteur qui va faire un rapport sur ces propositions. En ce qui concerne le Livre Blanc, le rapporteur est un espagnol qui s'appelle Juan de Dios Izquierdo Colado, et en ce qui concerne les schémas européens, parce que ça fait partie des schémas européens, c'est un Député britannique. Et nous sommes rentrés dans un processus dans lequel cela va être discuté au Parlement Européen, cela également va être discuté au niveau du Conseil des Ministres, il y a eu une première réunion déjà à Bruxelles, une réunion préparatoire pour ce qu'on appelle les attachés de transport, ce sont les représentants de chaque pays qui délèguent auprès de l'Union Européenne des spécialistes du transport qui travaillent au nom de leur Ambassadeur auprès de l'Union Européenne.

Il y a des premières réunions, ce que la Commission espère, c'est que la proposition de la Commission soit effectivement adoptée. Vous savez également que pour essayer d'avoir un poids significatif, je l'ai dit hier, je vais le redire très rapidement, dans le cadre de ces projets notamment, la Commission Européenne propose que le taux de participation soit doublé, ça monterait à 20% du projet. Je dois dire que parmi ces 20%, il y a une partie intéressante que je n'ai pas soulignée hier, qui est la suivante, c'est que, au niveau des études, la participation peut aller jusqu'à 50% des études, et parfois, dans le passé sur certains projets, le fait de participer à 50% des études dans des projets qui n'apparaissaient pas peut-être toujours mûrs a pu avoir un effet de levier décisif.

Voici donc les possibilités que peut proposer l'Europe. Ce que je voulais dire, et je reviens encore au Livre Blanc, vous m'en excuserez, mais c'est que l'offre, je crois, peut être modifiée dans les deux sens que j'ai soulignés hier. Premièrement, les autoroutes de la mer. On considère qu'au niveau de l'Europe, ce n'est pas une possibilité forcément toujours évidente, je crois que dans la Péninsule Ibérique il faudra trouver effectivement les segments de marché qui permettront de proposer des routes de la mer. Dans certains cas, il peut y avoir des itinéraires d'autoroutes de la mer qui peuvent être très intéressants parce qu'ils coupent les distances, ils raccourcissent les distances entre l'Espagne et l'Italie, ça me paraît, si j'osais dire, en tout cas, intéressant d'essayer de trouver des autoroutes de la mer, et par exemple entre la Péninsule Ibérique et la Grande Bretagne.

Qu'est-ce qu'on appelle les autoroutes de la mer? C'est un concept qui n'est pas encore très bien défini. Mais l'idée est de massifier sur une ou deux relations maritimes des transports de camions ou de containers. Voilà simplement ce que ça veut dire, mais effectivement, c'est l'idée de massifier, et ce que l'on souhaite, c'est que de la même façon que dans les schémas directeurs européens, un certain nombre d'itinéraires figurent sur des cartes, éventuellement, de nouveaux axes de transport maritime se définissent.

Le dernier point que je voulais rajouter, c'est celui qui concerne les schémas direc-

teurs européens puisque je l'ai touché du doigt à partir des autoroutes de la mer. Il est clair qu'au niveau européen, l'appartenance d'un corridor à un schéma directeur européen est un plus au niveau de l'Europe. C'est un plus pour le projet parce que bien sûr ce projet peut être supporté financièrement par l'Europe, même si à 10% ou à 20% l'effet de levier n'est peut-être pas suffisant, mais je crois qu'il est important pour avoir une reconnaissance des autres Etats membres qu'un itinéraire figure dans les schémas directeurs européens. En ce qui concerne les schémas directeurs européens, il va donc y avoir une première phase qui consiste à approuver par le Parlement et le Conseil les propositions de la Commission sur le problème de la traversée centrale des Pyrénées, et également, je l'ai à peine évoqué hier, celui de l'interopérabilité du réseau espagnol, du réseau ibérique de trains à grande vitesse.

Mais deuxièmement, ce qu'il faut savoir, c'est que pour la période 94-95, une révision des schémas directeurs européens est en train de se préparer, va se préparer, et si effectivement le projet d'une traversée ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées continue à avancer, ça sera certainement l'occasion de définir, non seulement le projet de traversée elle-même, mais les itinéraires associés au niveau européen qui permettront d'assurer une continuité, d'être effectivement des éléments d'un système de réseau transeuropéen qui seront associés à cette traversée.

Voilà un petit peu comment à mes yeux, au niveau de l'Europe, et après cette partie historique très rapide, je crois qu'il faut faire évoluer l'offre. L'offre sera, je le répète, une offre terrestre essentiellement basée sur les lignes ferroviaires à grande vitesse qui vont se faire sur les côtes. Ce sera, je l'espère une traversée centrale avec des itinéraires associés, et ce sera aussi les autoroutes de la mer.

M. JOÃO ANTONIO VILLARONTE, Directeur Général des Opérations de RENFE.

Merci Monsieur le Président.

Bonjour à tous. Je voudrais tout d'abord remercier l'organisation de m'avoir donné l'opportunité de participer à ces journées en tant qu'opérateur puisque RENFE est un opérateur de voyageurs et de marchandises. Je vais donner un aperçu général de l'offre du point de vue de l'opérateur ferroviaire.

RENFE dispose de deux unités d'affaires consacrées à la marchandise, l'unité de chargements et l'unité de transport combiné; leurs valeurs apparaissent sur le transparent.

L'unité de chargements de wagons compte 4 000 personnes, 306 locomotives, 117 tracteurs, 13 000 wagons propres, plus environ 8 000 wagons particuliers appartenant à diverses entreprises, l'une d'elles, TRANSFESA, le plus important de nos opérateurs, était présent ici hier, 400 trains quotidiens, les chargements et les déchargements ont lieu dans 370 gares, ce qui représente 18 millions de tonnes par an environ et 41 000 millions de pesetas de revenus annuels.

L'unité d'affaires de transport combiné se consacre fondamentalement aux conteneurs. Hier, lors de la séance de l'après-midi, la Directrice Gérante Sagrario López Bravo nous l'a expliqué en détail. Voici ses valeurs, les trafics représentent 800 000 TEUs et les revenus 21 000 millions de pesetas par an.

Les principaux secteurs d'activité de chargements sont —et ils sont indiqués ici— : la sidérurgie, les combustibles, la chimie, l'automobile, la construction et l'agroalimentaire. Le trafic international représente environ 20% du trafic total, nous parlons

d'environ 3 millions et demie de tonnes à l'année en termes de chargements. L'échange en importations et exportations est réalisé avec les pays indiqués ici; ils s'agit fondamentalement de la France avec 59% d'importation et 34 % d'exportation; l'Allemagne avec 18% et 17% et le Portugal avec 11% et 33%.

Quant aux stratégies de l'unité d'affaires de chargements, un changement radical s'est établi fondamentalement ces dernières années dans les relations avec le client. Nous avons instauré un Centre de Services Client —c'est ainsi que nous l'avons appelé— cherchant fondamentalement à fournir davantage d'informations au client en temps réel afin qu'il sache à tout moment où se trouve sa marchandise, à travers un interlocuteur et en temps réel; il peut même le consulter sur internet. Le Centre cherche également à réaliser la gestion des moyens en temps réel, lorsque les trains sont supprimés. Concernant la planification, il existe habituellement 15 ou 20% de modifications quotidiennes ayant trait aux trains planifiés par rapport aux trains réalisés. Il existe donc la nécessité d'un système optimisant ces 20% de trains non réalisés avec 20% de trains nouvellement constitués qui apparaissent dans la plupart des cas. Le Centre de Services Client réalise ce genre de choses.

Et parmi toutes ces stratégies, probablement la plus intéressante pour l'auditoire est la dernière: la création et le développement de sociétés participées aussi bien au niveau national qu'international. Les opérateurs ferroviaires, au moins RENFE, en sont très conscients. Nous avons des limitations importantes et nous le savons. Nous sommes de bons tractoristes, nous sommes de bons conducteurs de marchandises en termes un peu sophistiqués, nous savons très bien tracter et mener des trains car c'est notre travail, on nous l'a appris.

Cependant, nous ne sommes ni de bons logisticiens ni de bons commerciaux, nous le reconnaissons. C'est précisément pour cela qu'il existe de nombreuses entreprises privées et publiques qui savent s'occuper très bien de la logistique et de la partie commerciale, mais qui ne savent probablement pas déplacer un train. L'association des deux parties est pour nous un sujet transcendant qui permet d'offrir au client une logistique intégrale d'un point à l'autre, tirant profit des points forts et des points faibles des deux parties. Nous travaillons en ce sens, nous disposons au moins d'une douzaine de sociétés mixtes de type différent, PULA et EA sociétés anonymes, avec des organismes publics et privés, et même avec la SNCF, les chemins de fer français, nous en avons deux. Et il y a un mois, nous avons signé avec la dernière pour l'échange de trafic en vrac, il s'agit de GRIFER, et à vrai dire, les résultats sont fantastiques car l'autre associé apporte habituellement ce qui nous fait défaut, et ce qui importe finalement, c'est la satisfaction du client.

Je vais parler très peu du combiné car hier on a traité très largement du trafic de containers de RENFE. On trouve trois secteurs: le maritime, le terrestre et l'intracommunautaire. Le maritime et l'intracommunautaire correspondent fondamentalement au trafic international, et le terrestre au trafic intérieur de marchandises. Le transparent suivant indique le trafic international. On parle déjà d'environ 40%, d'un peu plus de 800 mille TEUs par an, ce qui correspond à 50 trains quotidiens, et ici, notre client le plus important est l'Allemagne, ou bien nous sommes ses principaux clients, dans les deux sens, avec 32%, 17% avec la Belgique, 13% avec la France et l'Angleterre.

Puis nous avons les frontières, les points évoqués par mon collègue précédemment, Port-Bou et Irún.

Quels sont les problèmes du trafic international? Ils ont déjà été indiqués ici, mais je vais les souligner. D'abord, il s'agit de l'écartement de voie, du *péché originel*, comme il a été dit. Même si aujourd'hui il existe de plus en plus de méthodes pour réduire le

problème de l'écartement de voie, il n'y a pas de doute que: premièrement, ces méthodes ont principalement trait aux voyageurs; bien qu'on puisse parfaitement utiliser les systèmes —je me réfère aux systèmes automatiques —également pour les marchandises, ils sont toujours plus utilisés du côté des voyageurs en raison de leur coût par rapport à celui du wagon ou celui du train de voyageurs; l'écartement de voie entraîne toujours une perte de temps importante et une augmentation des coûts, ce sont des éléments fondamentaux. Comme conséquence à cette perte de temps, la capacité des points frontaliers, Port-Bou et Irún, est bien sûr nettement moindre que si ce problème n'existait pas. En collaboration avec les chemins de fer français, nous avons présenté une série de projets pour ces deux points, Port-Bou et Irún, considérés goulets d'étranglement par la Commission Européenne. Ces projets permettraient de doubler leur capacité, il s'agit de passer de 5 millions de tonnes à 10 millions de tonnes, c'est-à-dire de faire passer le trafic transpyrénéen de marchandises de 5% à 10%, mais qui en réalité resterait à 5% car il est en train de croître avec un taux de croissance de l'ordre de 10% à un an. Ce qui signifie que ces deux points frontaliers sont évidemment insuffisants, surtout avec le changement d'écartement. Il est vrai qu'un troisième point frontalier est en projet et en cours, il s'agit du tunnel du Perthus, avec le tronçon Figueras-Perpignan pour le trafic international. La capacité de ce tronçon est très supérieure en raison de son écartement international. La prévision de trafic initiale est de 4 200 000 tonnes par an, mais la capacité est évidemment très supérieure en double voie, même s'il faut l'ajouter au trafic de passagers, elle va être très supérieure, et ce point frontalier va donc être très important pour une augmentation.

Il existe aussi un troisième point important qui n'est pas flagrant mais qui constitue pour nous un problème très sérieux, il s'agit de la longueur des trains. En Espagne, selon la conception du chemin de fer, des croisements, nos trains ont une longueur maximum de 400, 450 mètres, alors que les trains français, par exemple, ont une longueur de 700, 800 mètres voire davantage. Pourquoi?

Parce qu'à l'époque, en comptabilisant le trafic de voyageurs et de marchandises sur les mêmes lignes, la conception des points de croisement n'a pas été faite de façon à permettre ces longueurs de trains. Ce qui signifie qu'un train français qui arrive à nos frontières se transforme en deux trains espagnols lorsqu'il traverse la frontière, et vice-versa, avec les moyens, les coûts et bien sûr l'occupation de la capacité des voies qui s'ensuivent. Nous avons mis en œuvre le plan d'un système pour organiser une série de points stratégiques sur les différentes lignes permettant la traversée des trains de 700 et 800 mètres de longueur de telle sorte que l'augmentation de capacité est proportionnelle, en toute logique, aux sillons occupés car elle augmente considérablement aux points frontaliers, à condition que les lignes qui y confluent en aval permettent la circulation de ce type de trains.

Pour finir, je parlerai très rapidement de l'exemple concret de l'Aragon. Voici les données de chargements et de combiné pour l'Aragon. Fondamentalement, le trafic de l'Aragon est un trafic de chargements, je me réfère aux marchandises commandées et reçues concrètement en Aragon, non pas au trafic de passage qui est évidemment très supérieur. Ce trafic est très important, il s'agit de 3,8 millions de tonnes de chargements par an, je rappelle que le trafic total de RENFE est de 18 millions de tonnes, il s'agit, par conséquent d'un trafic considérable. Les principaux points de chargements sont en réalité: Samper, Grisén, Teruel et Arrabal, où les marchandises sont chargées et déchargées. Puis le transport combiné du Centre Intermodal de Saragosse qui est le plus important dont nous disposons. Nous y trouvons une gare importante —que vous connaissez tous puisqu'elle se trouve au milieu de cette belle ville —, une gare de gestion de trains

de chargements, la Almozara avec 9 000 mètres de voie et qui gère 70 trains par jour, et le Centre Intermodal dispose de 5 000 mètres de voies et 45 m² de plate-forme bétonnée pour containers.

Je tiens seulement à souligner que l'Aragon —et je parle de l'Aragon non pas parce que nous sommes en Aragon, mais parce qu'on y a toujours pensé— a un avenir magnifique dans le transport de marchandises et pour la simple raison qu'elle va disposer d'une très grande capacité. Pourquoi? Parce qu'elle va avoir des voies libres, et que les voies libres sont synonymes de capacité, c'est-à-dire que bientôt, à la fin de l'année prochaine, l'Aragon va disposer de la grande vitesse pour les voyageurs, séparée des marchandises, jusqu'à Lérida puis juste après jusqu'à Barcelone, puis jusqu'à Huesca et ensuite jusqu'à Teruel. Ce qui va donc libérer des lignes actuelles qui pourront être utilisées essentiellement pour les marchandises. Il va donc y avoir une capacité permettant à son tour une fiabilité, une plus grande longueur de trains et une plus grande vitesse. Si on y ajoute la situation stratégique privilégiée de la région, il est certain que les opportunités futures du transport de marchandises par chemin de fer en Aragon, simplement, avec les installations libérées suite à la Grande Vitesse, seront très grandes.

Merci à tous de votre attention.

M. RICARDO GARCÍA BECERRIL, Directeur Gérant de la Plate-Forme Logistique de Saragosse, PlaZa, S.A.

Bonjour à tous.

L'histoire nous a appris que les voies de communication et les infrastructures de soutien à la logistique ont eu une influence décisive sur le développement de l'économie mais aussi sur la croissance des populations. Aujourd'hui il n'est pas difficile non plus d'imaginer que dans un avenir proche le secteur du transport de marchandises pourra même aller au-delà de la planète Terre, et là, on aurait besoin de développer de nouvelles infrastructures qu'on a du mal à imaginer.

Cependant, malgré les siècles écoulés, une chose n'a pas changé, il s'agit du besoin de transporter des marchandises depuis la source d'approvisionnement de la matière première jusqu'aux centres de transformation et finalement jusqu'aux centres de consommation ou d'usagers. Mais ce qui a changé, c'est que ces besoins en transport de marchandises ont augmenté, il nous a fallu de plus grands volumes, des temps de transport plus courts, moins de coûts, une plus grande fiabilité, et en raison de ces nécessités, justement, la logistique a développé de nouvelles méthodes, de nouveaux systèmes et de nouvelles infrastructures pour faire face à cette demande.

Mais laissons pour l'instant le passé et le futur et n'évoquons que l'actualité pour comprendre la logistique ou l'actualité d'un point de vue de la logistique. Je suggère de regarder ce tableau où nous pouvons voir l'influence de l'activité industrielle sur l'activité logistique au cours de ces vingt dernières années, approximativement de 1980 à 1990. Les industries se souciaient de la productivité, elles se sont servies de techniques orientales comme le toyotisme, les *kaizen*, le *team-concert*, l'*e-manufacturing*, visant toutes l'amélioration des systèmes productifs, des rendements au sein des industries. Pendant ce temps, la logistique se souciait principalement de la gestion des magasins et du transport. Il s'agissait d'une logistique adaptée qui se souciait uniquement des rotations dans les magasins, des contrôles d'inventaires, de l'optimisation des chargements et de l'optimisation des itinéraires.

Dans les dix années qui ont suivi, des années 90 à l'année 2000, la situation a

changé dans l'industrie. Cette dernière a commencé à se soucier de ses coûts internes et à se servir de l'externalisation. C'est-à-dire que les entreprises ont commencé à s'orienter plus spécialement sur ce qu'elles appellent le «*core business*» et elle ont confié la fabrication d'autres produits à des spécialistes. C'est alors qu'ont commencé à apparaître les fournisseurs appelés «*just-in-time*» ou les «*U-centres*» qui étaient des centres de séquençation. Par conséquent, la logistique a dû s'efforcer devant l'émergence d'une nouvelle nécessité. Une logistique —que j'appelle de précision— a dû se développer, et elle se caractérise principalement par une période où se sont développés de nombreux paquets informatiques destinés à gérer ces besoins en approvisionnement et en gestion de matériel.

Et finalement, ces dix dernières années, les industries, l'activité industrielle, est marquée par un besoin de survie, de compétitivité et qui se sert donc de la globalisation, en élargissant au maximum les marchés dans le monde, qui se sert d'internet, simplifiant les affaires au maximum, et qui se sert de la spécialisation, principalement dans l'aspect logistique. En effet, l'industrie s'est rendu compte que les coûts de production sont inférieurs aux coûts de distribution, elle se tourne donc vers la logistique comme élément de compétitivité et facteur de réduction des coûts, elle cherche la spécialisation, particulièrement dans la logistique. C'est ainsi qu'apparaissent les opérateurs logistiques pour donner des réponses intégrales à ces besoins, et c'est ainsi qu'apparaissent les nouvelles infrastructures.

Laissez-moi vous donner un exemple réel que j'ai vécu avant d'être assigné à diriger ce projet et qui nous permet de voir l'objectif d'une globalisation sur l'industrie et sur la logistique. Lorsque j'étais directeur des opérations internationales, j'ai pu observer une dispersion géographique des centres de travail dans l'Europe entière pratiquement, en Afrique du Sud et également en Thaïlande. Et il faut comprendre que lorsqu'elles décident d'ouvrir des centres de travail, les entreprises considèrent 8 ou 10 raisons pour justifier une localisation concrète et qui sont habituellement: les aides de l'Etat, le coût de la main d'œuvre, l'existence de main d'œuvre, puis, en cinquième et sixième lieu, la distance aux marchés où vont être acheminés les produits manufacturés, ou la distance aux sources d'approvisionnement. Par conséquent, si l'on réalise une analyse du flux des marchandises dans une situation globalisée comme celle-là, on trouve une série de flux d'approvisionnement et de distribution qui n'ont aucun sens, n'essayez pas de comprendre car c'est difficile à comprendre, en argot logistique ça s'appelle habituellement le «plat de spaghettis».

C'est à une situation comme celle-là que sont confrontés les opérateurs logistiques avec une logistique qui développe alors de nouvelles infrastructures pour faire face à ces besoins.

Ce qui apparaît sur l'écran correspond à l'image corporative de la société Plateforme Logistique de Saragosse, société promue par le Gouvernement et ayant pour objectif de promouvoir, de développer et de matérialiser le projet d'une nouvelle infrastructure, une plate-forme logistique qui va être la plus grande d'Europe, précisément ici à Saragosse. Et pour rafraîchir un peu les mémoires, nous savons tous qu'une plate-forme logistique, par définition, est un espace physique limité dans lequel sont réalisées des activités logistiques, dans lequel se trouvent des services communs de soutien aux opérateurs logistiques et, en général, qui dispose d'une gestion unique pouvant être publique ou privée. Voilà donc ce que constitue une plate-forme logistique.

Mais nous allons voir quelles sont les conditions que l'on doit avoir pour qu'une plate-forme logistique puisse s'implanter et réussir. Une comparaison m'est venue à l'esprit, il s'agit du triangle de feu pour essayer de comprendre quelles en sont les condi-

tions minimums et nécessaires. Le feu est une réaction chimique qui requiert trois éléments: le combustible, l'énergie et un composant qui peut être l'oxygène. Si ces trois éléments se combinent ensemble, il se produit une réaction chimique qui s'appelle le feu. Je pense que c'est la même chose pour les plates-formes logistiques. Il faut avoir des conditions minimums pour garantir le succès d'une plate-forme logistique et l'existence d'un potentiel logistique. Dans ce cas, à mon avis, les trois conditions fondamentales de l'existence d'un potentiel logistique sont les suivantes: la situation géostratégique, l'existence d'une intermodalité et, finalement, un espace où réaliser ces activités.

Qu'entendons-nous par situation géostratégique? Actuellement, dans l'époque à laquelle nous vivons et nous cherchons des solutions aux problèmes de la logistique, il est commun de trouver des projets de plate-forme logistique dans de nombreux points d'Espagne. Tous ces points défendent leur idée de centralité et de bonne situation géographique, mais ce n'est pas le plus important. Saragosse, oui, Saragosse peut se vanter que dans un rayon de 300 kilomètres, elle concentre environ 50% de la population espagnole, condition qui n'existe nulle part ailleurs dans la Péninsule Ibérique. Mais cependant, il faut aller un peu plus loin, il faut analyser l'importance démographique, il faut analyser l'activité économique, et il faut analyser l'accessibilité pour définir une bonne ou une mauvaise situation géostratégique. Du point de vue de la situation, de l'activité économique et de la situation démographique, nous pouvons voir ici dans ce tableau que Saragosse et sa zone d'influence que j'appelle *Valle Medio del Ebro* —la Vallée Moyenne de l'Ebre—, c'est-à-dire la Navarre, la Rioja, a une population de 5% par rapport au total national, environ 2 millions d'habitants. Pour cette population de 2 millions d'habitants, il existe une série d'activités économiques, d'indicateurs économiques, tels que les importations, les exportations, le commerce extérieur, le Produit Intérieur Brut, la consommation industrielle, très en rapport avec l'activité logistique. Ces valeurs nous indiquent que l'économie de la Vallée Moyenne de l'Ebre, l'économie de l'Aragon est légèrement au-dessus de celle par habitant. C'est-à-dire qu'en conclusion, nous avons plus qu'une activité économique dynamique, nous pouvons le voir dans ce tableau. Ces indicateurs nous apprennent également qu'en matière de développement économique, l'Aragon, ou la Vallée Moyenne de l'Ebre occupe la cinquième place en Espagne, derrière la Communauté de Madrid, la Communauté catalane, le Pays Basque et la Communauté valencienne. Ce sont les pôles de développement les plus importants d'Espagne où se trouve déjà, ou se développe, une plate-forme logistique.

Et finalement, l'accessibilité. Nous savons tous parfaitement que Saragosse, ou l'Aragon, est très bien communiquée par routes et chemins de fer, mais cependant, dans ce projet, le Gouvernement d'Aragon et nous-mêmes, Société PlaZa, avons lancé un pari sur le futur. Nous pensons en effet que l'avenir de notre plate-forme réside dans le transport de marchandises avec l'Europe et à travers les Pyrénées Centrales. Et nous savons que tôt ou tard, les voies actuelles vont se congestionner et qu'il va falloir ouvrir de nouvelles voies dans les Pyrénées Centrales. Par ailleurs, il existe une théorie, la théorie des péninsules, qui nous donne un exemple. Ainsi, nous pouvons observer les autres péninsules, la Malaise, la Floride où les théories nous apprennent qu'en général, les accidents géographiques, tels que les Pyrénées ou autres, influent de façon décisive sur le tracé des voies de communication, comme ça a été le cas dans la Péninsule Ibérique. Une fois que les pôles des extrémités sont tracés, tôt ou tard, ces extrémités se congestionnent et, comme l'histoire nous le dit, il faut ouvrir des communications centrales. Et Saragosse occupe ici une place dans ce pari sur l'avenir car elle sait que cela va devenir très bientôt une réalité avec l'ouverture prochaine du tunnel routier du Somport, et à court

terme, la réouverture du tunnel de Canfranc avec l'arrivée de l'écartement international à Saragosse, et à plus long terme, avec l'ouverture d'un tunnel à basse altitude de grande capacité pour le transport de marchandises.

Si nous regroupons ces aspects, nous pouvons conclure en disant que le premier sommet du triangle est pleinement justifié. Le sommet suivant constitue l'intermodalité. Que signifie intermodalité? Que nous ayons plus d'un moyen de transport de marchandises. En ce qui concerne les quatre moyens possibles —si l'on ne compte pas le cinquième pouvant être le transport par canalisations—, Saragosse, et la plate-forme logistique, va disposer de transport aérien, routier, ferroviaire et maritime. Et bien que nous n'ayons pas de port maritime nous ne renonçons pas et nous travaillons avec les principaux ports de la péninsule Ibérique, y compris du Portugal, pour développer des terminaux maritimes sur notre plate-forme logistique. Il faut penser que le transport maritime revêt une grande importance du point de vue des transports internationaux. Avec le graphique suivant, je cherche à démontrer, en comparant la situation de l'Aragon avec le reste de l'Espagne —où l'on observe une situation très similaire: prépondérance du transport routier par rapport aux autres transports—, l'importance du transport maritime surtout dans les trafics internationaux et la faible incidence, en termes de volumes, des transports aériens. En effet, ne perdons pas de vue une chose: les aéroports, et par exemple, l'aéroport de Madrid représente à lui seul 155 000 postes de travail; bien que les aéroports n'aient donc pas d'influence en termes de volume, ils en auront autrement. Une plate-forme logistique comme la nôtre, avec trois modes de transport: routier, aérien et ferroviaire, justifie pleinement le second sommet du triangle.

Finalement, le troisième, avec lequel nous fermons le triangle a trait à l'espace. Nous avons besoin d'un espace physique, la logistique a besoin d'un espace où pouvoir réaliser les activités. Dans ce cas, nous disposons d'un espace de 1 000 hectares qui requiert une disponibilité au moyen de la permutation avec ses propriétaires, au moyen de l'achat par négociation, au moyen de l'expropriation si nécessaire, qui requiert une gestion, le développement d'un projet pour l'aménagement du territoire, pour l'urbanisation de cet espace, qui requiert une étude de coûts pour calculer l'impact sur le prix final, compétitif pour les entrepreneurs, et qui requiert une répartition finale du sol dans les secteurs logistiques industriels, dans le secteur intermodal, les voies, les services et les espaces verts. Les trois sommets du triangle étant au complet, avec le potentiel logistique nous avons le projet suivant. Nous avons dit auparavant que par définition, la plate-forme logistique doit avoir des limites. Voilà ces limites, par exemple les 1 000 hectares. À ces limites, il faut ajouter les communications routières pour faire l'Intermodale, les communications par chemin de fer, il faut ajouter les systèmes ou les installations ferroviaires, surtout celui de la zone intermodale qui contribue réellement à la plate-forme; nous ajouterons les voies de communication principales de la plate-forme aux voies de communications extérieures, et nous ajouterons aussi les voies internes permettant une bonne circulation sur cette plate-forme, les espaces verts enrichissant ce projet au niveau paysagistique et finalement les grandes aires des activités logistiques industrielles.

Le Projet PlaZa est une société promue évidemment par le Gouvernement d'Aragon et la Mairie de Saragosse qui souscrit un capital social de 1 650 millions de pesetas et qui a actuellement une participation majoritaire de la D.G.A. avec 51,5%, 12% en ce qui concerne la Mairie, puis les deux organismes financiers les plus importants d'Aragon qui sont la *Caja de Ahorros de la Inmaculada* et *Ibercaja* avec 18% chacune.

Voici le calendrier de PlaZa dont je veux simplement souligner deux aspects. Le plus important: c'est peut être qu'au mois de juin de l'année prochaine, en juin 2002, nous commencerons nos travaux d'urbanisation, et toute entreprise pourra s'installer et

commencer la construction de ses magasins ou de son installation industrielle en juin 2002. Puis je voudrais souligner également l'effort si important réalisé par le Gouvernement d'Aragon, au sein de son Bureau de Conseil de Travaux Publics et celui de la Société PlaZa pour qu'un an et demi après la constitution de la société à peine, en juin 2002, nous soyons à même de pouvoir offrir les terrains à nos clients potentiels.

Je vous remercie de votre attention

**M. CARLOS CABRERO MASSANÉS, Directeur Général de l'Institut Cerdá.
Projet LOGIS 2010**

Je remercie tout d'abord le Gouvernement d'Aragon d'avoir invité et d'avoir compté sur l'Institut Cerdá afin d'exposer ce qui pourrait constituer la conclusion d'un travail que nous avons réalisé ces deux dernières années.

En raison de certains exposés précédents, j'essaierai de ne pas être trop exhaustif, mais j'ai orienté mon exposé selon cinq grandes parties.

D'abord, lorsqu'on évoque les infrastructures logistiques, nous oublions quelquefois en effet, qu'en définitive, le dernier qui les utilise est l'entreprise; des entreprises publiques ou privées qui vont choisir les chaînes et les coûts, selon un bilan coût-service, qui vont choisir d'utiliser une infrastructure ou une autre. En second lieu, nous nous demanderons en quoi les chaînes logistiques sont en train de changer en Europe afin d'évoquer le panorama des infrastructures et du système logistique espagnol —en quoi consisteraient-ils—, et je parlerai finalement du système logistique dans la région, du Gouvernement d'Aragon.

L'intervenant précédant a déjà commenté quelques-uns de ces points. Il est évident que nous assistons à une globalisation des chaînes d'approvisionnement et de distribution, ce ne sont plus les entreprises qui se font concurrence mais les chaînes dont font partie les entreprises. En second lieu, il existe aujourd'hui une intégration verticale et horizontale des organisations. Il y a quelques années, 5 ou 10 ans, dans des secteurs traditionnels, comme le textile par exemple en Espagne, parler d'intégration verticale aux fabricants était pratiquement perçu comme une insulte et le fabricant textile disait: Comment est-ce que je peux cannibaliser ce qui peut constituer mes propres chaînes de distribution?

Pour survivre, les fabricants pensent qu'il faut aller de l'avant, qu'il faut une très forte compétitivité, une augmentation du niveau de service, de plus en plus significative —il est évident que le coût est un élément important au moment de choisir une orientation ou une autre, mais le niveau de services commence à être, depuis cinq ou six ans déjà, un facteur extrêmement significatif—, mais il faut aussi des demandes logistiques qui se caractérisent par une complexité de plus en plus accrue. Cette complexité accrue est également associée à une compression du facteur temps, nous avons des exemples non seulement internationaux comme celui de Zara qui peut faire circuler des produits avec 2 ou 3 semaines de délais entre leur conception et leur mise en magasin. Cette tension sur la chaîne qui est typique dans d'autres secteurs tels que par exemple celui de l'électronique, celui de l'automobile, etc., existe donc et commence à s'introduire dans des secteurs beaucoup plus traditionnels ou beaucoup plus en retard dans leur évolution logistique.

Je pense que le développement des technologies de l'information est aussi un thème significatif. Vers le début des années 90, quand on parlait de gestion logistique, on commençait à introduire des grands magasins automatisés, à améliorer la gestion de flottes,

etc., et la question commune, pratiquement, était de savoir si la gestion de l'information serait capable ou non de poursuivre cette évolution logistique. Pratiquement dix ans plus tard, la question est posée à l'envers, à savoir si la gestion physique du matériel sera capable de changer ou de continuer à la vitesse de l'évolution suivie par la gestion de l'information. Aujourd'hui, nous nous trouvons précisément devant une inconnue, le commerce électronique, et un des grands problèmes à résoudre, est celui que l'on appelle «le dernier mile».

Et finalement, par rapport à cette rapide vision de l'entreprise privée de la logistique, la logistique inverse connaît une croissance importante. Il y a encore quelques années, ce qui importait pratiquement le plus au fabricant industriel ou à l'entreprise de services, c'était de rendre le service ou de mener le produit à bien. Maintenant, justement, la logistique inverse est déjà un élément absolument décisif en raison du thème de l'environnement ou d'un autre, du point de vue des retours.

En définitive, tout ceci, tout cet amalgame, et j'ai souhaité ne pas être trop exhaustif, a conduit à une relocalisation, à une nouvelle gestion, à repenser les systèmes logistiques; l'intervenant précédent en a déjà parlé. On a bien sûr assisté à une réduction de magasins, une relocalisation des usines, des centres de distribution, une meilleure tension de la chaîne d'approvisionnement et, en définitive, un plus grand équilibre de ce niveau de service par rapport au coût.

Quant aux infrastructures logistiques, nous pouvons voir la carte ici, du trafic routier et ferroviaire en Europe, nous pourrions pratiquement dire qu'il est similaire, mais permettez-moi de le qualifier parfois de cruel. Voilà la réalité qui se présente à nous, et la réalité actuelle qui apparaît sur cette carte du mouvement actuel de marchandises et de poids lourds en Europe.

En premier lieu, nous voyons que la célèbre «banane» dite européenne, irait pratiquement de la zone Sud de l'Angleterre jusqu'à Milan; en comparaison avec l'Espagne, on a une situation radicalement différente. Nous pourrions donc en déduire qu'en Europe, en Espagne, le trafic routier commence déjà à se paralyser dans quelques centres tels que les principales zones métropolitaines espagnoles de Madrid, Barcelone, le secteur du Pays Basque, Saragosse, etc., mais en toute logique, nous sommes encore très loin de ce que pourrait être le centre de l'Europe ou le développement de la logistique européenne.

Cela influe donc sur le développement de la logistique en Espagne. Nous ne pouvons pas imaginer que les opérateurs logistiques, les grands opérateurs logistiques mondiaux et européens opèrent avec la même efficacité ou la même intensité sur un triangle formé par Amsterdam, Paris et Munich, par exemple, ou Hambourg que dans la zone de l'Espagne. Et nous devons donc être conscients de ce que nous avons en Espagne aujourd'hui, et pas seulement en Espagne, mais en Espagne et au Portugal, dans l'ensemble de la Péninsule Ibérique.

Ce qui nous amène à parler du rôle que jouent les infrastructures logistiques. Quelques données comme le Livre Blanc de Transport de la Commission Européenne, pour la période 2001-2010, prévoient une croissance de 78% du transport en tonnes / kilomètre, et comme l'a évoqué le premier intervenant, il existe une préoccupation significative¹ pour le réseau routier et une plus grande préoccupation surtout dans la distribution capillaire des zones urbaines. Cette question est plus significative et importante pour pratiquement toutes les grandes villes espagnoles, et elle nous amènerait à parler aussi de la répartition de cette croissance de l'ordre de 40%.

Nous avons fait ici un léger exercice. Je dirais que lorsqu'on parle, par exemple, du transport le plus important, du chargement aérien, je dirais qu'il reste encore beaucoup

à faire en Espagne par rapport aux autres pays européens, il est pratiquement insignifiant, nous l'avons vu. Il me semble que Monsieur Ricardo García nous l'a montré sur le transparent précédent où l'on voyait clairement la différence en tonnes, et si nous faisons la comparaison en valeur économique, ce serait pratiquement la même chose. Pour le trafic de containers maritimes, c'est la même chose; et grâce à l'excellente évolution des dernières années en Espagne, aux pronostiques et à l'intérêt porté également aux autoroutes de la mer, dont on vous a parlé dans le premier exposé, on espère une croissance supérieure à 40%. Et remarquez bien que pour le transport terrestre, nous avons environ 30 ou 40%. Pourquoi? Parce que si vous avez vu aussi les transparents précédents du dernier intervenant, nous voyons que la route est toujours, logiquement, en Espagne et en Europe, le moyen de transport des marchandises par excellence. Je crois que d'ici à dix ans, en ce qui concerne les modes de transport et pour alléger le poids de la route, les excellences du chemin de fer et l'amélioration de la gestion du chemin de fer seront les conditions requises pour que le chemin de fer puisse réellement croître à un plus grand rythme que la route.

Je vais parler à présent du système logistique en Espagne, et du système logistique en Aragon, en particulier. Quelques éléments ont déjà été apportés. J'aimerais souligner cinq choses: d'abord, que le système logistique en Espagne est basé sur la route de même que dans le reste de l'Europe; que le système portuaire a suivi une évolution positive mais il requiert de plus grandes exigences d'intermodalité, nous le verrons par la suite; que l'utilisation du chemin de fer au cours de ces dernières années a été limitée et sera encore limitée à court terme en raison de déficiences structurelles. Monsieur Villaronte évoquait par exemple la longueur des trains, mais l'existence de terminaux va aussi être un élément décisif; le marché du chargement aérien est un marché faible et qui est encore basé sur l'effort particulier, commercial pouvant exister dans certains aéroports; et l'intermodalité en est encore à ses débuts.

D'un point de vue plus focalisé, nous dirions qu'aujourd'hui, les infrastructures logistiques routières en Espagne suivent encore une logique régionale ou locale même si, malheureusement, dans les grands centres de transport, lesdites Zones d'Activités de Logistique, etc., il n'existe pratiquement pas de statistiques ni sur ce qui entre et ce qui sort, ni sur les destinations. Mais disons que par exemple, une ZAL, comme celle du port de Barcelone, qui serait une plate-forme logistique, entre guillemets avec un fort composant international, seulement 25% de sa marchandise sort de ladite zone d'influence, de la zone métropolitaine, c'est-à-dire de la zone métropolitaine de Barcelone. La question des infrastructures logistiques internationales en est donc encore à ses balbutiements. Elles sont généralement subsidiaires de modes maritimes, ferroviaires et aériens et en définitive, les centres de transport ont un grand avantage, ils ne sont pas sujets à une localisation stricte sur le territoire.

En ce qui concerne les infrastructures logistiques du chemin de fer, j'en ai déjà parlé, elles dépendront de tout le processus de libéralisation et de changement qui a lieu aujourd'hui en Espagne, mais de plus amples mesures d'intermodalité sont surtout nécessaires. Le premier intervenant parlait des autoroutes de la mer, je pense aussi que c'est fantastique. Cependant, nous devons penser une chose: ce qui arrive au port devra en sortir d'une façon ou d'une autre. Il me semble que M. Villaronte l'a dit, le port de Barcelone, le port de Tarragone, le port de Bilbao, le port de Vigo, Algeciras, Valence, etc. partagent une même caractéristique: un manque d'accès ferroviaire claire à résoudre. Si nous voulons ensuite que l'entreprise privée, les transitaires, les consignataires, etc. utilisent les ports, et si nous voulons que ces autoroutes de la mer soient réellement utili-

sées, nous devons nous soucier que le chemin de fer soit un élément absolument fondamental.

Je ne vais pas m'étendre sur les infrastructures aéroportuaires et portuaires, je crois qu'on en a déjà suffisamment parlé. Je voudrais seulement souligner la question du chemin de fer, et souligner qu'en définitive, selon le panorama espagnol, ce sont ces infrastructures qui se sont le mieux adaptées ces dernières années.

D'ici à dix ans, quel sera le comportement du système logistique? Comment l'entreprise privée va-t-elle utiliser le système logistique espagnol? Nous pensons qu'il existe sept grands nœuds, respectivement Madrid et Barcelone, Madrid parce que c'est un grand consommateur, un point d'origine et de destination des marchandises, mais aussi Barcelone car elle représente la deuxième zone d'économie d'Espagne; il y aurait ensuite deux zones qui se sont développées traditionnellement, c'est-à-dire le quadrilatère formé par le Pays basque, Madrid, Barcelone et Valence; et trois nœuds qui, à mon avis, sont réellement intéressants et importants à l'horizon 2010: au Nord-ouest péninsulaire, la zone de Vigo, qui n'a évidemment pas qu'une seule zone d'influence, avec la Galice et la zone de Castille-Léon; la zone Nord du Portugal; mais aussi le Sud de la zone de l'Espagne, un grand nœud formé par Séville, Algeciras et Malaga.

Voilà quelle serait l'évolution avec les pronostiques économiques du corridor méditerranéen dans les prochaines années et celle du corridor formé par Madrid-Valence qui va être le plus tendu ou qui va connaître les plus grandes croissances de trafic.

Finalement, et pour ne pas m'étendre davantage, en ce qui concerne le système logistique en Aragon, le mode aérien, je crois qu'il faudrait se concentrer sur une politique commerciale agressive. Il y a d'autres exemples en Espagne où l'on doit passer tactiquement d'une absence de chargement à un chargement minimum. Nous devons nous rappeler que tous les grands aéroports européens: Paris, Frankfort, Rotterdam, etc. dépassent le million et demi de tonnes; en Espagne, Madrid en est en gros à 300 000, Barcelone à 90 000 et Vitoria, à 50 000, nous avons donc devant nous une croissance très importante qui doit se baser sur la politique et la gestion commerciale, en particulier de ce type d'infrastructures.

Pour le mode ferroviaire, j'aimerais distinguer deux composants: le composant réseau, je crois qu'il va être fondamental dans la gestion du troisième tunnel, du troisième passage des Pyrénées, du passage central dont parlaient les intervenants précédents et dont on a longuement parlé hier. Puis, très étroitement lié à la route, le développement d'Aragon ou de Saragosse comme centre de distribution nationale. J'aimerais mettre ceci en rapport avec le projet PlaZa 2000 dont parlait l'intervenant précédent et considérer Saragosse comme centre de distribution. Ces derniers jours nous avons vu l'exemple d'Inditex ou autres, ce sont des exemples ponctuels, mais des exemples de grandes entreprises pouvant utiliser l'Aragon comme élément de consolidation et de déconsolidation de distribution, non seulement en Espagne, mais au Sud-est de l'Europe. De plus en plus, ces entreprises cherchent des taux de localisation et comme le disait aussi M. Ricardo García, il ne s'agit pas seulement d'une question de coût logistique, mais de localisation géographique, de coût du sol, de coût de main d'œuvre et je pense que sur ce point, Saragosse est nettement plus compétitive que d'autres régions d'Espagne ayant une forte densité du prix du mètre carré, etc., telles que la zone de la Méditerranée et celle de Catalogne, par exemple.

Et finalement, en ce qui concerne la plate-forme logistique, si l'on considère Saragosse comme plate-forme logistique globale, je voudrais seulement dire une chose dont on a déjà parlé hier, il s'agit de l'importance de regrouper tous les agents concernés par

le développement de tout type d'infrastructures pour offrir une vision unique et globale de ce que pourrait être l'Aragon.

Je vous remercie.

M. JESÚS MIGUEL POZO, de la Sous-Direction Générale du Plan du Ministère de l'Équipement.

Merci. Bonjour à tous. Je voudrais d'abord remercier les organisateurs de cette journée de l'opportunité de faire partie de cette table ronde.

J'ai principalement organisé mon intervention autour de cinq points. Les deux premiers visent à recompiler des données de base du trafic à travers les Pyrénées, aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs. Je suppose que cela aura déjà fait l'objet d'attention d'interventions précédentes, mais je pense que c'est une chose nécessaire pour pouvoir transmettre un ordre de grandeur équilibré de la situation actuelle des transports dans cette région.

Puis je ferai une brève révision de la situation des infrastructures, principalement routières et ferroviaires, et enfin, je parlerai des actions proposées ayant trait aux chemins de fer et aux routes conformément aux prévisions en cours en ce moment au Ministère de l'Équipement.

Nous allons commencer par les données de base des marchandises concernant l'année 1998. Nous parlons d'un total de 120 millions de tonnes qui sont distribuées ainsi, comme vous le voyez sur le transparent : 52% pour la route, 3,6 pour le chemin de fer et environ 45% pour le mode maritime. Il y a quelques différences d'ajustement en ce qui concerne les données en fonction des sources, et si on se réfère uniquement au trafic entre l'Espagne —reste de l'Europe, ou Péninsule Ibérique— et le reste de l'Europe. Je me réfère ici au trafic Espagne-Union Européenne. Le Portugal n'ajouterait que des chiffres relativement peu importants par rapports à ceux qui se trouvent ici. Voici la situation de la répartition modale actuellement. Quant à la distribution régionale, 60% du total est absorbé par la façade atlantique qui capte 75% du transport maritime, et 45% du ferroviaire et routier. L'autre façade littorale absorbe 40%.

Voilà un élément significatif, non pas important du point de vue de la quantité mais du point de vue de la qualité: un certain volume de transbordements à la frontière arrive par le mode routier et passe au mode ferroviaire en France. Ici, il faut parler des problèmes d'opérabilité qui ont surgi précédemment, et possiblement du rôle différent que le mode ferroviaire joue dans les deux pays. Comme nous l'avons vu avant dans la répartition modale, notre pays se base très fortement sur le mode routier. En effet, principalement en raison d'une faible densité de population, d'une démographie dispersée et d'une orographie particulière, en comparaison avec les pays de l'Europe Centrale, le mode ferroviaire n'a pas connu le développement observé dans d'autres pays.

Quant aux destinations, 55% du trafic routier est absorbé par le trafic avec la France et les autres pays de l'Union Européenne. En ce qui concerne le total, la part du trafic de transit est logiquement plus importante en raison du poids du mode maritime.

Par rapport aux tendances observées ces dernières années, l'augmentation globale a été multipliée par une fois et demie le volume de marchandises transportées, le trafic avec la France est celui qui a le plus augmenté. C'est le mode routier qui a augmenté le plus, il a pratiquement doublé ses valeurs de l'année 1989 et il a réussi à capter 80% de l'augmentation totale de la période.

Il faut signaler que 95% du trafic lourd est concentré sur les deux autoroutes côtières

qui comptent à elles seules environ 15 000 poids lourds en plus en matière d'Intensité Moyenne Quotidienne, c'est-à-dire 40% de l'IMQ totale. Les autres modes ont augmenté quantitativement, en termes relatifs, la part du mode maritime a baissé et celle du chemin de fer n'a pratiquement pas changé. Le scénario le plus prévisible que nous devons gérer est celui d'environ 100 millions de tonnes en plus à l'horizon 2015. Ces valeurs sont basées sur des hypothèses modérées de croissance économique pouvant se confirmer ou non, mais de toute façon, elles ne sont pas exagérées.

À titre de commentaires, il faut d'abord signaler la saturation dont souffrent les deux autoroutes côtières. Nous pensons que dans un avenir prochain, elles ne seront pas capables d'absorber le trafic prévu, même en élargissant la capacité actuelle de deux voies à trois voies. Par conséquent, nous devons réclamer une diversification beaucoup plus grande des itinéraires actuels en créant des axes le long de la frontière commune. Notre principal objectif est de parvenir à une répartition modale plus équilibrée, moins dépendante de la route, qui soit à son tour efficiente pour l'ensemble du système de transport, qui soit attrayante également pour les opérateurs de transport et qui nous permette de satisfaire la demande que nous prévoyons pour 2015.

Pour parvenir à une répartition modale plus équilibrée, une réforme du modèle ferroviaire reste à faire, visant une plus grande libéralisation et une plus grande compétitivité du chemin de fer.

Rapidement, en ce qui concerne le nombre de voyageurs sur les routes, il était de 36 millions et demi, comme l'indique le tableau. Ils se concentrent fondamentalement sur l'autoroute A7 à La Junquera et sur l'A8, avec 8,6 et pratiquement 5 millions de voyageurs transportés dans chaque sens; par conséquent, dans les deux sens, on aurait le double. L'exemple de la Nationale 145 par Andorre n'est pas significatif parce que son trafic propre ne génère pas de trafic de passage dans les deux sens. Je peux donc me référer plus précisément aux deux axes dont je vous ai d'abord parlé.

Par rapport à l'IMQ, l'augmentation a été de 40% au cours de ces 10 dernières années. Puis, en ce qui concerne les voyageurs des chemin de fer, sur deux, deux millions et demi de voyageurs, seulement 0,6 millions ont utilisé des services directs ne requérant pas de transbordement, il s'agit fondamentalement des services de TALGO. Nous pourrions omettre le transport aérien, mais il est peut être bon de l'évoquer, pour avoir un ordre de grandeur, il s'agit de 65 millions de voyageurs transportés. Mais nous devons signaler que la moitié de ce trafic a trait aux Iles Baléares et aux Canaries, le reste correspondrait fondamentalement au trafic de la Péninsule Ibérique avec l'Union Européenne. Il a connu une augmentation de 73% au cours de ces dix dernières années. Dans l'ensemble, il convient de souligner l'importance des échanges de proximité et les pointes enregistrées particulièrement au cours de la période estivale.

Le tableau suivant indique les infrastructures routières les plus importantes, ce sont les itinéraires les plus importants. Les quinze qui sont encadrés sont ceux dont l'IMQ, très basse effectivement, est supérieure à 500; ceux dont l'IMQ est supérieure à 6 000, sont encadrés en caractère gras; et les itinéraires «en foncé» sont ceux qui concentrent le trafic lourd principal. Nous parlons à nouveau des deux axes, de l'Autoroute A8 et de l'Autoroute A7 qui concentrent les deux types de trafic, lourds et légers.

Ayant trait à l'offre de chemin de fer, il existe quatre liaisons ferroviaires Irún-Hendaye, Canfranc, Puigcerdá et la Tour de Carol et Port-Bou-Cerbère. Dans le cas de Canfranc, comme vous le savez, le service arrive à la frontière, mais par rapport à l'Espagne il n'a pas de continuité. Cela est dû à la rupture d'un viaduc il y a trente ans. Le service n'a pas été rétabli, par conséquent d'un point de vue international, cette liaison ne compte pas. La suivante, Puigcerdá est une ligne à voie unique électrifiée mais qui

requiert un transbordement à la frontière, nous avons donc seulement deux liaisons de caractère international à travers les Pyrénées, celle d'Irún-Hendaye et Port-Bou-Cerbère.

Il faut souligner les problèmes dont il a déjà été question, l'opérabilité, la différence d'écartement de voie, les différences de voltage utilisé et l'utilisation des systèmes de signalisation. Quelle est la situation future que nous prévoyons aux chemins de fer? Les principales liaisons seront d'abord celle de Figueras-Perpignan —faisant partie du projet prioritaire Train Grande Vitesse Sud des réseaux transeuropéens conçue pour le trafic mixte et nous espérons qu'elle aura une capacité de neuf millions de tonnes / an pour les marchandises, nous pourrions détailler un peu ensuite— la liaison suivante sera l'axe Irún-Hendaye, également à écartement international et qui fait partie aussi des réseaux transeuropéens, sur l'axe Vitoria-Dax, la capacité prévue est de neuf millions de tonnes. Voilà donc ses principales caractéristiques d'un point de vue technique.

On prévoit également la réouverture de Canfranc. Nous pensons que sa capacité pour les marchandises est de l'ordre de trois millions de tonnes, on a aussi proposé de l'inclure dans les réseaux transeuropéens, et il a été recueilli dans la proposition de révisions de la commission. Voici la carte où se trouvent les principales activités, il existe d'autres liaisons moins importantes que nous nous n'allons pas aborder pour parler des routes et des infrastructures routières sur lesquelles nous travaillons. Dans l'hypothèse la plus optimiste de transfert modal significatif vers le mode ferroviaire et le mode maritime, nous devons penser que la route doit absorber une augmentation de près de 88%, c'est-à-dire 50 millions de tonnes à l'horizon 2015 et une IMQ 70% supérieure à l'actuelle. Nous pensons donc qu'il faut élargir la liaison à travers le Somport, et demander que les paramètres de conception de l'autoroute, de la route soient similaires du côté Nord des Pyrénées et du côté espagnol. Nos propositions parlent également d'une nouvelle autoroute reliant Pampelune-Ortez et d'améliorer la liaison Lleida-Toulouse à travers Viella. Nous pensons aussi qu'il faut améliorer la capacité à travers Puigmorens.

Je voudrais terminer en formulant quelques remarques. Souligner la nécessité de doter les axes de communication avec des niveaux d'équipement similaires de part et d'autre de la frontière; signaler que l'attention prêtée au plan d'infrastructures 2000-2007 de notre Ministère ne doit pas être au détriment de la nécessité de résoudre les demandes sociales de trafic local et régional. Notre problème, en Espagne, est plutôt celui d'une accessibilité vers les pays de l'Europe Centrale, non pas des problèmes de congestion à l'exception des zones concrètes métropolitaines en matière de transport de voyageurs.

Je vous remercie.

PIERRE-CHRISTOPHE SONCARIEU, du Conseil Régional Midi-Pyrénées.

C'est une interrogation sur les prévisions de chiffres du transport de fret à l'horizon 2015-2020 environ. Aussi bien hier qu'aujourd'hui on nous fait une projection d'environ 230 millions de tonnes. Or, les études que l'on a faites dans le cadre de PIRENE, montrent plutôt 400 millions de tonnes, en gros du simple au double. C'est quand même quelque chose de fondamental justement dans les perspectives de nouvelles infrastructures de transport entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe; je m'interroge donc sur la différence entre les différentes projections.

Eventuellement si peut-être des universitaires ou des économistes ou des gens des Ministères peuvent répondre. La question est ouverte. C'est une interrogation quand même fondamentale effectivement sur les investissements futurs, et en particulier dans

le cadre de la traversée centrale des Pyrénées. Une des raisons qui préconise cette traversée centrale est justement de montrer que, compte tenu de l'explosion du trafic terrestre, cette traversée centrale sera forcément nécessaire parce que les deux traversées côtières ne seront pas suffisantes. La question est ouverte.

MICHEL RIVOIRE, Director General del Grupo de Transalpes

Je veux bien m'immiscer dans le débat, mais je parlerai tout à l'heure du Lyon-Turin, je crois que c'est plus un problème de volonté et de savoir, c'est un problème de société. Quelle est la façon dont on veut régler nos problèmes dans les massifs montagneux? Statistiquement, de tout temps et sur les trente dernières années, on s'est toujours trompé dans les statistiques routières, on a toujours augmenté plus, et sur les statistiques ferroviaires, on a toujours augmenté moins que ce qu'on avait prévu. Pourquoi? C'est parce qu'on n'a pas été capable de se donner des outils qui nous permettent de faire des services qui modifient complètement l'offre entre les deux modes de transport. Et je crois que sur les Alpes comme sur les Pyrénées, si nous ne sommes pas capables de créer une véritable offre alternative et une volonté de modifier le report intermodal, et bien nous resterons toujours dans une logique où il y aura de plus en plus de trafic routier et de moins en moins de trafic ferroviaire.

Je crois qu'on peut inventer les statistiques qu'on veut. Derrière moi, quelqu'un le disait, il y a des statistiques basses pour ceux qui ne veulent pas réaliser l'investissement et puis il y a des statistiques hautes pour ceux qui veulent les réaliser. Mais je crois que c'est beaucoup plus un problème de volonté politique, et c'est un problème de société, et que là-dessus, si nous n'avons pas une réelle alternative au trafic routier, nous allons droit dans le mur, dans nos deux massifs pyrénéen et alpin.

Je pense que la plaquette qui a été distribuée, faite par PIRENE, est très claire même si elle présente des chiffres qui peuvent effectivement interroger. Les 400 millions de tonnes concernent effectivement l'ensemble des modes, alors que souvent, un certain nombre de présentations ne parlent que du trafic terrestre, donc il était important aujourd'hui de rétablir les choses puisqu'il y a effectivement des alternatives maritimes et terrestres entre la Péninsule Ibérique et l'Europe. Ensuite il est dit effectivement dans cette plaquette, et je crois que c'est intéressant, c'est qu'il y a différents scénarios de croissance. On peut se mettre dans un scénario bas ou dans un scénario haut. Ce qui est probable, en plus de ce qui a été dit, c'est qu'il y a aussi une fourchette de dates, entre 2020 et 2030, qu'on pourra atteindre ce chiffre qui est effectivement colossal. On peut penser effectivement, et ça dans les prévisions qui ont été présentées comme je l'ai fait hier, qu'effectivement on va avoir un ralentissement du taux de croissance dans les années à venir étant donné le rapprochement des niveaux de vie et de l'économie de la Péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe, mais que cette courbe de croissance restera probablement extrêmement forte. On ne peut pas donner un seul chiffre mais effectivement ce chiffre de 400 millions de tonnes est commode parce qu'il résonne bien, il est rond, mais c'est surtout une fourchette, je crois qu'il faut arriver à comprendre. C'est sûr qu'on sera en 2020, au minimum à 300 millions de tonnes, et sans doute entre 300 et 400 millions de tonnes entre 2020 et 2030.

M. JESÚS MIGUEL POZO, Sous-direction Générale du Plan, du Ministère du Développement

Je crois que la dernière avait trait au transport de voyageurs par chemin de fer. Les données que j'ai présentées en page 4 étaient les suivantes: il y a entre deux et deux millions et demi de voyageurs qui franchissent la frontière dont seulement 0,6 millions par an utilisent des services sans besoin de transbordement, les services de TALGO. Pour le reste, il s'agit de voyages par chemin de fer avec transbordement à la frontière. Je ne sais pas si cela répond tout à fait à la question qui m'a été posée. Voilà pour le chemin de fer. La question était axée seulement sur le chemin de fer ou sur la route? Seulement le chemin de fer?

M. FILIPE PALMA, Vice-président de la Commission de Coordination de la Région de l'Alentejo

Je vous remercie de votre attention, je remercie mes collègues de table de leurs interventions et des explications qu'ils ont apportées, je vous remercie de votre participation.

Les assistants eux-mêmes ont des postures différentes, et c'est le cas pour des questions comme celles-là, pour lesquelles, nous-même, en Alentejo, la région la plus au Sud-ouest du Sud-ouest européen, nous investissons encore en pensant à la manière de réaliser des liaisons. Nous avons connu une période de chemin de fer, puis nous avons traversé seulement quinze ans d'autoroutes, nous sommes maintenant conscients que le chemin de fer est mieux. Par conséquent, ces questions sont des questions actuelles qui passent par la construction et la consolidation de l'Europe et les relations entre les régions européennes.

Merci à toutes et à tous.

Soluciones a las necesidades de infraestructuras ferroviarias: la superación de las grandes barreras físicas

MICHEL RIVOIRE, Director General del Grupo de Transalpes

Nous estimons qu'il serait très intéressant, pour l'équilibre territorial espagnol, d'ouvrir de nouveaux corridors avec des lignes à écartement UIC dans des zones non congestionnées. Ces lignes tendraient à ouvrir un corridor passant par le sud de Madrid et qui pourrait, à long terme, avoir un passage fixe à travers le détroit de Gibraltar.

Puisque la politique à moyen terme consiste à ce que les lignes ferroviaires à écartement espagnol absorbent le trafic intérieur espagnol de marchandises et que le trafic de voyageurs soit absorbé, par exemple entre Madrid-Saragosse-Barcelone par les lignes à Grande Vitesse, actuellement, rien ne nous indique que les voies deviendront des voies à écartement international. Les grands itinéraires qui existent actuellement à écartement ibérique seront utilisés pour l'échange des marchandises. Nous pensons que l'ouverture d'un nouveau corridor à écartement UIC faisant la liaison avec l'Afrique associée à la construction d'un passage fixe à travers le détroit de Gibraltar est une proposition intéressante.

On a étudié l'influence de ces échanges sur le système socio-territorial. On en a conclu principalement que les centres principaux sur les corridors sélectionnés ont des indices élevés de connectivité et de potentialité socio-économique. Bien entendu, ces centres sont surtout: Madrid, Barcelone, Bilbao, Saragosse, Valence, Lisbonne et le Port de Sines. Il serait très intéressant d'étendre les opportunités et de rééquilibrer économiquement les territoires en déclin au moyen de cette nouvelle ligne dont je viens de parler. Une réactivation de revenus, de situation se produit au niveau de l'Espagne intérieure, dans le secteur centre-ouest, entre la Méditerranée et l'axe principal Madrid-Andalousie ainsi que sur la transversale méditerranéo-atlantico-portugaise.

Les articulations des réseaux orientés au nord-ouest de la Péninsule qui opèrent dans les différents nœuds, et particulièrement Saragosse —si elle devient gare de changement d'écartement— sont des articulations du mécanisme de répartition de trafic vers les modes maritime, routier et de chemin de fer. Au sein de toute cette organisation, Saragosse —et sa plate-forme logistique— occuperait une place très importante pour échanger les marchandises. Les marchandises pourraient arriver, en passant par la nouvelle traversée centrale, avec l'écartement UIC, à Saragosse ou elles intègreraient le réseau ferroviaire à écartement ibérique. Il se produirait une décongestion par transfert d'activités et de trafics préjudiciables dans les centres urbains et les aires métropolitaines suffisamment consolidées. Actuellement, les corridors ferroviaires traversent également les aires métropolitaines, c'est-à-dire qu'ils franchissent la barrière physique, mais cependant, ils ont d'autres types de problèmes, ils sont au cœur du Pays Basque et de la Catalogne. Si nous parvenions à transférer des trafics vers le chemin de fer, les aspects sociaux, etc. seraient améliorés.

Par rapport aux activités ayant trait au transport, la limitation des itinéraires routiers et l'amélioration des conditions de travail, il existerait une offre d'emploi et un

échange modal et logistique de distribution et les orientations du Livre Blanc du Transport seraient respectées en terme d'Organisation des transports.

Pour conclure, avant l'arrivée de la nouvelle traversée centrale, il est nécessaire d'améliorer certains tronçons concrets du réseau ferroviaire espagnol pour augmenter sa capacité. Grâce à ces actions d'amélioration, on peut proposer une offre raisonnable et on peut éviter la saturation d'ici à 2020, environ, après quoi la configuration du nouveau corridor ferroviaire proposé est viable et rentable.

Enfin, comme on vous a remis le CD de la présentation du système d'information géographique, nous pouvons passer à le présenter rapidement. On a réalisé ce programme qui permet d'accéder aux résultats les plus importants. Le premier écran permet d'accéder au document résumé en format Word, au système d'information géographique en format Art View, et à une aide du programme. L'écran permet de sélectionner, de forme indépendante, la situation actuelle du chemin de fer espagnol et portugais, où l'on peut voir les fichiers complets, je vous en fait voir un échantillon, les données du réseau par tronçon s'y trouvent recueillies. Il permet de visualiser les lignes avec le nom des villes, on peut faire des zooms, on peut consulter les mêmes éléments concernant le réseau portugais et espagnol. On peut sélectionner les lignes de chaque scénario d'action et voir chaque action sur un fichier —voici un exemple de ligne et de fichier comprenant un texte. Puis on a l'option noyaux économiques où l'on a sélectionné plusieurs centres, et apparaissent des fichiers apportant des données sur le mouvement des marchandises dans les centres, et même, si vous avez une page internet intéressante comme celle de l'exemple du port de Barcelone, il est possible d'y connecter directement.

OPTIMIZACIÓN DE LAS REDES FERROVIARIAS DEL SUDOESTE EUROPEO. RESULTADOS DE LA TAREA D. VERTIENTES FRANCESA Y ESPAÑOLA

D. JOSÉ MANUEL ALMARZA RAMÍREZ, INTECSA-INARSA

En 1994, l'Union Européenne révisait et mettait en œuvre les quatorze projets qui allaient former la célèbre liste d'Essen. À cette époque, un groupe d'intérêt public, formé des régions françaises et italiennes autour de Lyon et de Turin ont sérieusement travaillé pour parvenir à ce que la Commission et l'Union Européenne intègre dans ses réseaux transeuropéens la liaison Lyon-Turin. En effet, il semblait que la propre Commission intergouvernementale franco-italienne ne faisait pas mûrir correctement ce projet. En 1994, ce groupe d'intérêt public parvint à ce que la liaison Lyon-Turin apparaisse dans les réseaux transeuropéens.

Pour expliquer comment ce travail a pu être possible, ce qui a été fait de 1994 à 2001, Michel Rivoire va prendre la parole. C'est le Directeur Général du groupe d'intérêt public Transalpes.

PROYECTO TRANSALPINO LYON-TURIN

M. MICHEL RIVOIRE, Directeur Général du Groupe Transalpes

Je vous dirai simplement que mon cœur est aussi de ce côté des Pyrénées puisque ma fille a fondé sa famille à Séville et qu'elle y vit, et qu'hier soir j'avais mon gendre au téléphone qui me disait:

«attention, les andalous sont incorrigibles, attention, les gens d’Aragon ont la tête dure».

Je lui ai répondu deux choses: premièrement, que s’il croyait qu’en faisant des gamins qui étaient le croisement d’andalous et de savoyards il ne faisait pas des têtes dures, eh bien il se trompait, et que deuxièmement ça tombait très bien que les aragonnais soient des têtes dures parce que dans les projets dont nous parlons, il faut vraiment avoir la tête dure et être tenace pour les réaliser. Et moi je dis toujours à ceux qui pensent nous diriger, à nos centralisateurs de tout poil qui veulent nous diriger sans avoir d’ailleurs les sous :

«attention, nous sommes des montagnards, nous sommes de la race de ceux qui avons remonté la terre à la fin de chaque hiver», et nous ne vous lâcherons pas sur les projets que nous voulons réaliser.

Je crois que c’est un problème de volonté, je crois que c’est un problème de ténacité. Et je voyais hier dans l’avion que vous êtes en train de vous engager aussi dans les jeux olympiques, vous avez raison, il ne faut jamais lâcher, il faut avoir des projets en avance. Alors, simplement, il faut faire les jeux olympiques, si vous y arrivez, avec Midi-Pyrénées, il faut le faire maintenant en transfrontalier.

J’avais préparé un texte. Je vais m’excuser auprès des traducteurs, puisque hier soir on m’a dit qu’il valait mieux ne pas parler de la partie officielle du Lyon-Turin, mais simplement vous raconter très simplement, et avec beaucoup de vérité, comment nous avons fait, je dis avec beaucoup de vérité, et avec beaucoup de modestie aussi, comment nous sommes passés d’un projet irréversible à autre chose. Nous nous méfions toujours beaucoup de l’irréversibilité, pour moi, la seule irréversibilité définitive, c’est la mort; il y aura probablement le paradis et l’éternité après, mais enfin cette irréversibilité, on souhaite qu’elle soit le plus loin possible.

Pendant dix ans, les Etats français et italien nous ont dit que le Lyon-Turin était irréversible, et nous nous sommes battus pour qu’il y ait une date précise, un projet précis, et si possible, l’argent qui va avec.

Alors ça c’est un autre problème puisque nous sommes arrivés à avoir un projet en financement collectif, en gros l’Europe. Jean tout à l’heure parlait des 20%, les collectivités régionales, Piémont et Rhône-Alpes toutes confondues, qui là aussi se sont déjà engagées, les partenaires privés sur la partie rémunérable de l’ordre de 30 à 40%, ce qui veut dire que les deux Etats doivent trouver là aussi de l’ordre du tiers ou un peu plus de l’investissement.

Et je suis désolé qu’à chaque mouvement social actuellement, chaque fois qu’en France nous perdons un milliard, nous perdons en fait 4 milliards sur le projet, et que nous perdons quasiment toutes les semaines actuellement 5 à 6 ou 7 kilomètres de tunnels et que l’échéance recule un petit peu. Mais je ne vous parlerai pas non plus de technique, parce que le train a été inventé à la fin du dix-huitième siècle, la roue depuis encore plus longtemps, et que les tunnels, on en fait des kilomètres sans arrêt, là-dessus, je crois que la technique a peu d’importance, on sait faire.

Je ne vous parlerai pas non plus de Transalpes. Tout à l’heure le Président nous l’a dit, c’est un groupement d’intérêt public que nous avons créé pour faire prendre la décision à nos Etats, et nous avons, comme nous nous étions engagés au départ, nous avons dissout le groupement une fois la mission réalisée. En France c’est une exception, nous allons être dans le livre Guinness des records parce que je crois bien que nous sommes la première structure administrative française à nous être auto-dissoute à la date prévue, et en rendant en plus un peu d’argent.

Et je voudrais simplement dire aussi, avec beaucoup de modestie, parce que sur la

durée de notre action, nous avons commencé en 87, en fait, le Lyon-Turin, la transalpine n'a été réalisée que grâce à des événements extérieurs.

Le premier événement extérieur, c'est Jordi Pujol et Romano Prodi, c'est-à-dire les espagnols et les italiens qui ont sauvé le projet Essen en 1994. Le Gouvernement français n'avait qu'une seule priorité, c'était le Paris-Strasbourg, alors Paris-Strasbourg, pourquoi? Simplement parce que ça part de Paris et que je pense que nos projets, le Lyon-Turin devrait s'appeler Paris-Rome, et le vôtre doit s'appeler aussi Paris-Saragosse, parce que sinon autrement vous n'y arriverez pas côté français.

Le deuxième événement extérieur, hélas dramatique, ce fut le Mont Blanc, en 99, au moment où nous avions peu de chance de réaliser la transalpine ferroviaire, et que la seule chose que nous ayons faite à ce moment-là, c'est d'avoir les études prêtes pour répondre à cet énorme choc psychologique où tout le monde a enfin compris, le grand public a enfin compris que nous étions dans une fragilité extrême sur les traversées alpines, mais aussi, je pense, sur les traversées pyrénéennes.

Et puis la dernière chose qui a provoqué une décision ferme et définitive de nos deux États —et comme ils sont un certain nombre ici, je tiens à remercier publiquement les suisses— c'est malheureusement aussi, l'accident du Saint Gothard, hélas quelques jours avant le sommet franco-italien de Périgueux. Avec le Saint Gothard, nous avons gagné trois ans dans la programmation puisque nous sommes passés brutalement de 2015 à 2012. J'ai vu aussi que les suisses étaient raisonnables puisque après nous avoir aidé à gagner trois ans, ils viennent de rouvrir ou ils vont rouvrir dans quelques jours le Saint Gothard en ayant utilisé au maximum les capacités ferroviaires. Et en rouvrant le Saint Gothard, les suisses montrent bien qu'ils ont compris que nous n'étions pas dans une logique de concurrence entre le rail et la route mais qu'il fallait bien toutes les infrastructures pour arriver à répondre de façon correcte dans une logique environnementale et économique.

On dit toujours que le Lyon-Turin a trois composantes: Europe, économie, environnement, et qu'il faut que nous nous associons tous puisqu'il n'y aura pas trente-six traversées de plus dans les Alpes, il n'y en aura pas non plus beaucoup au niveau des Pyrénées.

Je vais très vite, et je voudrais simplement citer trois phrases pour dire dans quel esprit nous avons travaillé. C'est la seule fois où je vais apparaître un petit peu savant, ou faire croire que je suis savant, mais je cite Paul Vidal de la Blache, le géographe, qui dit:

«une individualité géographique ne résulte pas de simples considérations géologiques ou climatiques. Une contrée est un réservoir où dorment des énergies dont l'emploi dépend de l'homme. C'est alors qu'une contrée se précise et se différencie».

Et je crois qu'avec le Piémont, avec Rhône-Alpes et avec la Suisse Alémanique, nous comprenons que si nous voulions compter en Europe, il fallait que nous nous allions et que nous nous réorganisions de manière à lutter contre les forces hélas centralisatrices et qui existent et qui existeront pendant longtemps.

La deuxième phrase, je la citais hier soir. Mon premier patron, ingénieur général des Ponts et Chaussées m'avait dit —je commençais tout jeune, je devais avoir vingt-deux ans— il me dit:

«Rivoire, dans la vie professionnelle, il y a deux façons de réussir sa vie: simplifier les choses compliquées et compliquer les choses simples. Mais méfiez-vous, il y a beaucoup plus de concurrence dans la deuxième catégorie.»

Et depuis dix ans, nous essayons de faire comprendre que le problème est simple, il faut que l'on passe d'un côté à l'autre d'un massif montagneux pour que les hommes

se rencontrent plus facilement, pour que l'on puisse échanger les marchandises, et que l'on puisse améliorer le processus d'intégration européenne, que ce soit entre les pays de l'Union Européenne actuellement et que ce soit demain avec les pays d'Europe centre-orientale et c'est là où nous nous rejoignons.

Et le dernier point, et bien ça rejoint ce qu'on disait tout à l'heure. Moi j'aime beaucoup la phrase de Coluche qui disait toujours :

«quelle est la meilleure longueur pour les jambes?»

et il répondait:

«c'est quand les pieds touchent par terre»,

et il faut absolument que nous soyons conscients que notre force réside dans notre attachement à un territoire, que nous avons des racines, non pas pour rester et puis pour s'enfoncer dans la terre, mais simplement pour pousser plus loin. C'est connu du monde entier, quand vous avez de bonnes racines, vous poussez plus loin, et vous êtes capables d'être plus forts.

Je crois qu'il faut qu'on sache quel est notre territoire. Je reprends la carte de Jean Hourcade. Nous sommes en Europe du Sud dans des territoires de montagnes, nous n'y pouvons rien, et nous sommes bien contents. On nous dit :

«pourquoi vous voulez faire des tunnels?» On fait des tunnels parce qu'on a des montagnes, et parce que nos montagnes elles sont belles. Les nôtres, j'en suis sûr, elles sont très, très belles dans les Alpes, les Pyrénées aussi, bien sûr. On a les plus belles montagnes du monde, on baigne la plus belle mer du monde puisqu'on baigne la Méditerranée tous les deux. Et que troisièmement, on a une caractéristique particulière, c'est que si on veut se rencontrer dans l'Europe du Sud, on est obligé de faire plus d'efforts pour avoir une perméabilité des territoires. Je vais vous montrer cette carte un peu sombre. Je suis désolé, Saragosse n'est pas écrit mais vous voyez la petite tâche quand même qui existe. Cette carte est légèrement fautive parce que les belges éclairent leurs autoroutes la nuit, donc ils donnent l'impression d'être très gros là. Mais il ne faut pas se tromper. Si on n'est pas capable de s'unir sur l'Europe du Sud-ouest —et quand je dis l'Europe du Sud-ouest, c'est l'Europe du Sud, c'est l'arc Sud européen— nous serons mangés par cette diagonale de densité qui va de Londres à Budapest et qui ira de plus en plus vers Budapest puisque l'Europe centre-orientale est en train de se développer. Et c'est donc, pour nous, une obligation de survie, autrement nous n'apparaîtrons plus que comme des petits points, comme si nous étions des bateaux dans l'Atlantique.

Je montre cette carte aussi parce qu'elle montre l'enjeu quand nous avons créé, d'ailleurs avec la région d'Aragon, l'arc sud-européen en 95 et 97. Vous voyez bien notre enjeu. Je prends cette carte, c'est celle des aéroports, elle n'est plus tout à fait juste parce qu'elle était de 1995; mais il est clair que nous avons tout intérêt à nous unir et à faire en sorte que nous ne nous laissions pas manger.

Autre élément, c'est de montrer qu'ici, et vous le voyez bien, dans le réseau, il manque quelque chose entre le 29 et le 36, je ne sais plus exactement ce que c'est. Là je reviens à la nécessité de dire que pour qu'on s'en sorte, il faut voir les choses simplement, il faut les voir largement. Alors, simplement sur le Lyon-Turin, nous on a cette carte.

Ce n'est pas compliqué, on dit que de toute façon on est la seule liaison Nord-Sud et Est-Ouest qui permet d'aller de la Péninsule Ibérique à l'Europe Centre-orientale, qui permet d'aller de l'Europe du Nord à l'Europe du Sud. Point à la ligne. Et que quand on a un réseau que vous êtes en train d'ailleurs de terminer sur l'Espagne, que l'on est en train de terminer sur Londres Amsterdam et autres, qu'on a 3000 ou 4000 kilomètres

de réseaux qui est en train de se construire de ce côté de l'Europe, que l'Italie avance très vite, et bien, quand il ne reste que 200 kilomètres, on le fait.

Et deuxièmement de voir assez large, et de savoir avec qui on s'allie. Et je crois que là-dessus, c'est la carte constitutive de l'arc sud européen de 1995. Il est clair que nous avons à nous organiser dans la logique Est-Ouest. Ça veut dire savoir ce que l'on veut, savoir pour quand on le veut, c'est la logique de projet, savoir pour qui on le fait, et faire partager le projet. Faire partager le projet, je crois que c'est très important, parce qu'aujourd'hui, il n'y a plus de grand projets qui peuvent se faire contre des égoïsmes locaux, contre des intérêts locaux, et qu'on a intérêt à avoir un certain nombre de documents, à surprendre parfois.

Nous, nous avons utilisé Dassault au niveau des avions, nous avons utilisé Brenson, Richard Brenson, de Virgin, on a utilisé Christine O'Krent, on a utilisé Jean-Claude Killy, on a utilisé Raymond Barre, je mets Jean-Claude Killy et Raymond Barre ensemble, on utilisé Zinédine Zidane, et tout est venu de manière à ce que des gens qui touchent le grand public puissent le faire. On a fait, et je pense que c'est un des meilleurs éléments, nous avons demandé à l'Institut Géographique National, de nous publier la carte dite du *diamant alpin* et nous avons simplement mis en vente cette carte dans les librairies, c'est la troisième vente de l'IGN sur les cartes européennes.

Simplement pour dire, quand vous réfléchissez au Lyon-Turin, ce n'est pas simplement de réfléchir entre deux villes qui est intéressant, c'est que vous vivez le même territoire de part et d'autre des Alpes où vous sortez des documents de ce type-là qui montrent que l'on est dans une logique qui est une logique à long rayon, à long terme historique mais qui participe d'un certain rêve, qui participe d'un certain projet commun.

Dernier point sur le savoir, c'est savoir aussi avec qui on s'allie. On connaît souvent les ennemis mais ça veut dire que dans ces projets-là, il faut forcément s'allier avec un certain nombre de partenaires. C'est ce que nous avons fait, nous, bien évidemment, avec les piémontais, sachant que c'étaient les piémontais qui en avaient le plus besoin et non pas les lombards qui eux avaient aussi la possibilité de partir vers le nord, puisque, les lombards, ils ont aussi l'ouverture vers la Suisse et de l'autre côté.

Et puis, je crois, et pour essayer de finir aussi, nous avons besoin, et nous avons besoin et nous l'avons fait avec l'Europe, et là-dessus la Commission Européenne a été absolument impeccable, nous avons besoin de cette vision européenne, et puis quand on a un projet simple, et qu'on sait avec qui on le fait, et dans une vision européenne, il n'y a plus qu'à : 1 : aller le plus droit possible, 2 : le plus vite possible.

Autrefois, c'était les gros qui mangeaient les petits, aujourd'hui, je suis persuadé que c'est uniquement les rapides qui arrivent à manger les lents. Là-dessus par rapport aux administrations centrales, on devrait avoir une certaine capacité de mobilité, avec volonté, avec ténacité, j'en ai parlé, je n'y reviens pas, et avec une exigence de très haute qualité, c'est-à-dire qu'on ne transige jamais sur l'ambition du projet. Quand nous demandons deux tubes et non pas un tube parce que la Direction de la Prévision ou le Ministère des Finances ou les statistiques, ou ci ou ça, disent qu'on peut tenir pendant quinze ans, si l'on veut que les industriels, les transporteurs routiers passent définitivement dans une logique intermodale, c'est-à-dire qu'aussi bien par le train que par la route, qu'il y ait la même qualité de fiabilité et de sécurité, de rapidité de fréquences et de livraisons, il faut qu'on ait un équipement qui soit suffisamment costaud, de manière à ce qu'il réponde aux besoins des industriels et qu'il rentre dans la chaîne des transports normale. Et il ne faut jamais oublier qu'une infrastructure ça ne sert qu'à donner des services, exactement qu'une maison n'a d'intérêt, n'est belle que par les gens qui y

habitent ou qui y viennent, et qu'on est trop souvent liés à une infrastructure et aujourd'hui, je pourrais vous dire les versants négatifs, mais on s'aperçoit qu'une fois que le projet est décidé alors qu'il n'est même pas fait et qu'on n'a pas tous les financements, les gens se battent pour se l'approprier, et je cite simplement les américains qui disent toujours :

«vous ne pouvez pas savoir comment on arrive à l'achèvement des projets tant qu'on n'essaye pas de ramasser les lauriers»,

et aujourd'hui, il faut —et ça aussi c'est un conseil qu'on donne a posteriori, c'est toujours facile de donner des conseils a posteriori— surtout ne jamais chercher à revendiquer la paternité d'un projet, surtout le faire porter aux autres et surtout aux administrations.

Donc, tous les éléments, et je crois que c'est très important, en acceptant de ne pas gagner tout de suite, non plus, c'est-à-dire qu'il faut du temps. Camilo Benzo, journaliste en 1837, a écrit:

il faut faire le tunnel ferroviaire du Mont Cenis, entre..., enfin c'étaient deux parties de la Savoie en 1837, il passait 40 000 tonnes de marchandises par an. Aujourd'hui il passe 40 millions de tonnes sur le même axe, mille fois plus, on vit toujours avec le même tunnel imaginé en 1837. Camilo Benzo, pour la petite histoire, ou pour la grande, c'était le futur comte Cavour.

Je crois qu'on vit sur de très longues périodes et qu'il faut accepter ça. Il faut de la chance, mais il faut la préparer. Je vous ai dit tout à l'heure, que s'il n'y avait pas eu les événements extérieurs, on n'y serait pas arrivé. Les études ne servent à rien, mais il faut les avoir quand on est obligé de passer à la réalisation et au moment du projet. Je dis simplement ceci parce que l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne à qui nous avons demandé de vérifier quelles étaient les parts de risque sur la rémunération de l'ouvrage, c'est-à-dire la partie que l'on pouvait rémunérer, 15% simplement dépendent des risques géologiques et techniques sur lesquels les structures X, Y, Z voudraient encore dépenser des milliards, et 65% des trafics. Il est plus important de convaincre les clients et les routiers aujourd'hui à s'associer au projet pour qu'ils soient demain les clients et qu'ils réussissent le projet, et c'est là où il faut qu'on porte notre volonté.

Et les études géologiques, on sait très bien que les Alpes c'est compliqué, c'est troué d'ailleurs dans tous les sens, on s'arrête de faire des études géologiques pour le plaisir de X et Y, et on creuse, et on avance tout droit.

Et puis dernier point, les sous sont moins importants que la volonté et les hommes, mais il en faut un minimum. Il en faut un minimum parce que nous avons nous à Transalpes dépensé 30 millions de francs en six ans, c'est-à-dire qu'il faut avoir des moyens, parce que des moyens ça porte aussi la volonté.

On m'a parlé aussi du problème du Mont Genevre. Je voulais simplement très vite rappeler la situation des Alpes qui est légèrement plus trouée, enfin un peu plus trouée que les Pyrénées, qui concerne 1, 2, 3, 4 pays au Nord et 1 seul pays au Sud. Il faut quand même savoir que pour l'Italie, dès qu'il y a un problème dans les traversées alpines, c'est un problème sur le commerce extérieur de l'Italie, et que nous avons tout intérêt à aider les italiens à trouver les meilleures solutions. Cette carte, pour rappeler le problème du Mont Genevre, puisque vous en parlez et vous êtes attentifs. Tout à l'heure je le disais, il faut qu'on ait un tuyau de grosses capacités pour faire le transport ou le report intermodal, mais quand nous sommes sur la route de Gap et de Briançon, et bien il manque tellement peu qu'il faudra un jour ou l'autre accrocher la vallée de la Durance et le Briançonnais à cet axe du Lyon-Turin, de manière à ce qu'il y ait un affluent.

Et je reviens sur ce dont parlait tout à l'heure aussi Jean Hourcade. Cette carte sim-

plement pour dire que, au-delà des infrastructures, il faut se préoccuper de la chaîne des transports. Tout à l'heure on parlait d'Algeciras ou des pôles logistiques de l'Espagne, mais il est clair qu'aujourd'hui sur le trafic mondial des containers maritimes en forte croissance, 80% passent en Méditerranée sans s'arrêter ni à Djanir au Sud de l'Italie, ni à Algeciras, montent à Rotterdam et Rotterdam est devenu le port de l'Italie du Nord et de Rhône-Alpes et que nous devons nous battre. Rotterdam sans arrêt vient nous voir à Lyon, en disant :

«nous voudrions que vous soyez notre port sec».

Il y a là une véritable opportunité pour nous tous à créer une espèce d'*interland*, c'est-à-dire à nous donner de l'épaisseur, nous sommes capables de redévelopper une intermodalité et une complémentarité entre le fer, entre la route et entre le maritime, et je crois que c'est un enjeu commun pour notre avenir commun.

Voilà, je n'ai pas beaucoup d'autres éléments à vous apporter, simplement vous dire que nous étions et que nous resterons à votre disposition de part et d'autre des Pyrénées, chaque fois que vous nous demandez de venir. Vous avez été très gentils de me faciliter la vie, c'était un peu compliqué d'arriver juste pour une journée, mais je voulais simplement vous dire que nous étions de part et d'autre, forces économiques et forces politiques prêts à vous aider et prêts à vous faire gagner un petit peu de temps et à accompagner votre volonté.

Merci et à bientôt en Rhône-Alpes et Savoie.

LA TRAVESÍA FERROVIARIA DEL SUROESTE EUROPEO A TRAVÉS DEL PIRINEO

M. JOSÉ LUIS JORDI, Bureau BBj.

Mon intervention s'explique par le fait que notre entreprise BBj, associée temporairement à l'entreprise Ingeniería 75, a été chargée à l'époque par la Députation Générale d'Aragon de préparer l'étude, d'approfondir l'étude informative de la traversée centrale des Pyrénées. Etant donné que le temps réduit dont nous disposons, —et je suppose que vous devez déjà tous être un peu fatigués en raison de l'accumulation des travaux et des informations qui ont été présentés—, et étant donné également que nombre d'éléments devant servir de base et alimenter mon argument ont déjà été cités par d'autres intervenants, nous passerons très vite sur quelques questions, mais nous ne manquerons pas de les citer parce qu'ils font partie du squelette conceptuel sur lequel la question de la traversée centrale doit prendre chair. En ce sens, je voudrais vous dire que je suis très agréablement surpris du niveau et du volume des interventions, parce que j'ai l'impression que la traversée centrale est quelque chose qui se concrétise, qui va commencer à se conceptualiser dans des termes permettant que les acteurs s'entendent, permettant le rapprochement des points de vue et permettant, en définitive, d'encourager ce projet d'une façon très semblable à celle que Monsieur Rivoire vient de nous parler autour du Lyon-Turin.

De toute manière, il ne faut pas oublier, comme le disait le vieux maître Fritz Boyd, qu'un projet qui en vaut la peine met dix ans à mûrir. On peut interpréter ces dix ans comme on veut, c'est-à-dire que ce projet en arrive maintenant à son point optimal de maturation, dans les prochains mois, nous allons certainement connaître des éléments très importants sur son développement.

Sans autres préambules, permettez-moi d'entrer en matière. En ce qui concerne la situation des trafics, je ne peux pas, et nous ne devrions pas faire des polémiques

sur les valeurs, encore moins à ce point, mais ce qui est sûr, c'est que grâce à l'énorme accumulation de données dont nous disposons —qui pour la plupart, nous ont été apportées par le travail réalisé au cours de ces années à l'observatoire des Pyrénées— nous savons une chose; c'est que parmi les 64, 65, 70 millions de tonnes de transport terrestre —selon un calcul ou un autre—, le chemin de fer a une part très basse, une part qui, en définitive, se situe entre 4 et 5% . Cette donnée est importante pour de nombreuses raisons. En effet, pour d'autres passages de nature semblable disons, l'observatoire faisait remarquer dans l'une de ses publications que pour un volume de 124 millions de tonnes, le chemin de fer se chargeait de 30%, environ le tiers. Ce qui veut dire, et cela me semble important, que le chemin de fer commence très bas. J'aurais souhaité avoir l'occasion de l'expliquer hier à notre sympathique intervenant représentant les transporteurs de marchandises. En effet, même s'il est vrai que ses arguments n'ont pas manqué de nous impressionner, nous aurions tous aimé pouvoir échanger quelques points de vue —si l'on avait disposé de quelques minutes— autour de cette table ronde au cours de laquelle il a fallu finir par se dépêcher à cause du manque de temps.

En définitive, se pose le problème du scénario où nous allons opérer, des horizons et des prévisions avec lesquelles nous allons travailler. Maintenant, je ne vais pas vous fatiguer avec cette histoire, parce qu'ici, on a brassé tellement de chiffres qu'en définitive, je ne crois pas que ce soit le moment opportun pour en parler, mais on est parti des premières analyses pour lesquelles le Gouvernement d'Aragon a eu une initiative très importante, des travaux préparés alors par SECE et ISER, et des travaux réalisés également par la *Fundación Universidad Empresa* (Fondation Université Entreprise), qui situaient en quelque sorte les volumes globaux de trafic avec lesquels on pouvait travailler. Et maintenant, comme point final, nous avons rencontré un intérêt très grand, dans un «sprint» final peut-être, puisque, est apparu en effet le rapport Becker, suite à une prise de conscience de la saturation que pouvaient rencontrer les passages transfrontaliers à un moment donné, mais aussi le Livre Blanc. Et je les cite en tant qu'exemples de deux acteurs qui me semblent également très importants.

Cela signifie, et j'ai essayé de le présenter avec le graphique d'en bas, que je ne crois pas que nous devons entrer dans cette guerre, on a donné ici des chiffres, qu'en 2020 il pourrait y avoir entre 15 et 20 millions de tonnes pour le chemin de fer, on a donné des chiffres pouvant atteindre les 60-70 millions de tonnes. Et pourquoi ne doit-on pas entrer dans ce sujet? Pour une raison très simple que quelqu'un a évoqué ce matin avec une question concernant les prévisions. Les prévisions dépendront non seulement de la construction de cette infrastructure mais aussi de sa gestion. Je veux vous rappeler, et vous m'en excuserez car je suis sûr que vous l'avez tous en tête, que les 15-20 millions de tonnes que pourrait réaliser le chemin de fer, dans le cas d'une hypothèse minimum, représentent pratiquement le volume de transport de marchandises réalisé aujourd'hui en Espagne, comme nous le rappelait le Directeur Général Juan Villaronte il y a quelques instants. De telle sorte qu'il ne s'agit pas de jouer aux hypothèses continuistes, il ne s'agit pas non plus de jouer à des volontarismes irresponsables, mais de jouer à des volontarismes ayant des fondements, où l'on considèrera réellement que l'exploitation a beaucoup à dire.

En ce sens, permettez-moi de vous évoquer une anecdote concernant une étape où j'avais d'autres responsabilités. Je travaillais dans le secteur du chemin de fer, je m'occupais du développement du système de proximité. Pendant cette étape, vous le savez, le système de proximité ferroviaire espagnol un connu un développement vraiment spectaculaire; je me souviens que pendant cette étape, lorsque l'entreprise publique devait

justifier aux pouvoirs de l'Etat l'argent dont nous avons besoin pour acheter du matériel, on me posait toujours la même question: Quelle demande allez-vous avoir? Je montrais toujours ma prévision d'achat de matériel et je disais: «la demande que je vais avoir correspond exactement à l'offre que je vais donner», c'est-à-dire que si je dispose de ce matériel, je le couvrirai.

Cela vient à point si l'on passe à la situation suivante où, quelle que soit la croissance que nous avons —observons le graphique d'en haut—, et quelle que soit la part que nous voulons nous réserver, nous partons de cette situation, qui a si souvent été représentée pendant cet exposé, —qui nous indique que 15, 17, 18 mille camions passent quotidiennement. Si nous passons au graphique de droite «capacité 2020», la situation que nous trouvons est la suivante: si la croissance continue, en 2020, nous allons devoir absorber cette même capacité et ce même nombre de camions avec les mêmes passages qu'aujourd'hui. Regardez, disait le représentant des marchandises, il n'y a pas de routes. Si personne ne dit qu'il ne faut pas faire de routes, il faut reconnaître qu'avec cette demande si forte, nous devons être capable de domestiquer, ou de la diriger et de reporter l'excès quelque part, mais pas de la même façon, parce que si nous retirons 15 000 camions d'un passage pour les mettre dans un autre, ce problème se reproduira, et d'ici quelques années, les gens diront que: «c'est horrible!», que sous leurs fenêtres 8 000, 15 000 véhicules passent tous les jours. Regardons le petit tableau du milieu. Il faut donc tenir compte qu'il existe un module de conversion, c'est-à-dire que quelle que soit la longueur des trains —le Directeur Général de RENFE nous disait ce matin que les trains espagnols sont plus courts que les européens qui sont plus longs, c'est vrai— il est possible d'établir un module d'équivalence selon lequel environ 80 camions correspondent à un train. Pensez que nous pouvons transformer ces 15 000 camions en trains, en divisant par 80, mais la seule chose, c'est que nous devons leur donner une infrastructure sur laquelle pouvoir circuler.

En définitive, avec cette présentation, nous rappelons simplement que, si vraiment nous souhaitons, nous voulons transporter un volume important de marchandises, nous devons habiliter un nouveau passage qui, en termes moyens, pourrait requérir quelques 60 millions de tonnes. En effet, les passages aux extrémités —et un certain nombre de présentations ont insisté sur ce sujet—, face au problème de croissance du trafic sont un élément très important. Je ne sais pas si vous avez cette impression, mais, au cours des séances, j'ai trouvé deux choses étranges. La première disait: «il reste de la capacité, étirons-la», et la deuxième: «il ne va pas y avoir une croissance si importante». Et bien entendu, avec ce procédé de ne pas faire croître la demande et d'étirer une capacité comme un chewing-gum, il arrive un moment où il n'y aurait plus besoin de rien faire. Non, cela ne se passe pas comme ça. Je crois que ce qui le démontre le mieux, c'est que Monsieur Becker lui-même, qui a parlé ici hier, comme vous le savez, est parvenu à reconnaître qu'à un horizon déterminé, une nouvelle liaison fait défaut. Et il existe alors un problème contre lequel nous devons nous vacciner. Nous ne devons pas confondre les solutions à court et moyen terme avec nos besoins pour assurer le trafic transpyrénéen dans 20 ans. Ici, nous parlons évidemment d'un projet qui sera mis en œuvre, qui entrera totalement en fonctionnement dans 20 ans. Et nous ne devons pas passer notre vie à nous dire combien il nous fait défaut, mais nous devons commencer à voir comment il se fait et comment il se met en œuvre, de la même façon que nos collègues de la Transalpine qui ont apporté une donnée assez intéressante: si en 94 la Transalpine était dans la liste d'Essen, c'est parce qu'ils avaient déjà commencé à travailler, il me semble, je ne sais pas si j'ai bien compris Monsieur Rivoire, mais il me semble qu'il a dit qu'ils avaient commencé à travailler en 1987. Soustrayez, cela signifie que nous

sommes à 14-15 ans que quelqu'un se mette à travailler très sérieusement sur ce sujet et, malgré tout, il y aura encore des choses à faire.

De telle sorte que nous allons passer très rapidement sur ce sujet, si vous êtes d'accord. Il y a ici une chose dont nous avons tous besoin, tout le monde l'a dit, je n'insisterai pas, nous avons deux fronts commerciaux, logistiques, industriels d'intérêt de part et d'autre des Pyrénées: l'un constitué par l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne; et l'autre par l'axe Pays Basque-Saragosse-Barcelone. En réalité, si vous observez bien, ils pivotent tous autour d'un centre: le français autour de Toulouse; l'espagnol autour de Saragosse. Parce qu'en réalité, aussi bien aux extrémités de l'un que de l'autre, il y a une sorte de myriade, ce n'est pas tout à fait une myriade, mais il y a une certaine prolifération de plates-formes logistiques. Dans le cas du corridor espagnol, pour le Pays Basque, nous aurions le port de Bilbao, la situation de Vitoria, de Pampelune, etc.; pour Barcelone, nous aurions non seulement Barcelone et son port qui, d'ailleurs, vient de décider d'ouvrir une plate-forme de service logistique à Toulouse, nous aurions aussi les possibilités que Gérone est en train d'ouvrir, nous devrions voir également les possibilités de développement de Tarragone, etc. Et Saragosse, au centre où l'on continue de parler de position privilégiée, et s'il existe une géographie en notre faveur, nous devons l'exploiter, nous devons la valoriser et nous devons arrêter de parler d'elle en termes poétiques et nous devons commencer sérieusement à voir ce que l'on en fait.

De la même façon, du côté français, on a d'une part Bordeaux. L'autre jour, on nous disait: «il y a deux grands axes logistiques, l'Axe atlantique et l'axe qui passe par Lyon, celui du Rhône». Mais il résulte que ces deux grands pôles, qui sont les points moyens de deux fronts transversaux accumulant des capacités logistiques, des capacités de production et des capacités commerciales se trouvent précisément au centre.

Ce qui m'amène à vous parler très schématiquement des trois axes qui apparaissent, presque en termes conceptuels: l'axe actuel d'Irún, qui est un axe hémiplogique en quelque sorte, il est cassé à gauche, c'est un axe où Saragosse était reliée à Saint Sébastien, Bayonne, Bordeaux et Toulouse serait à droite. L'axe de droite, celui qui définit le passage méditerranéen, c'est-à-dire où nous avons d'une part Saragosse reliée à Barcelone, Narbonne, Toulouse. Je dis Narbonne, je veux représenter le complexe Perpignan, Narbonne, Béziers, etc. Puis il existe un axe dont on ne parle jamais et qui est un axe central qui, si on lui ajoutait un maillon Saragosse-Toulouse, permettrait une continuité via Limoges, avec un passage central et qui par ailleurs s'incorporerait aux deux autres latéralement. Avec cela, je ne parle que d'une question purement schématique, comme vous pouvez le voir, concernant toutes ces possibilités. Bordeaux, Toulouse, Barcelone apparaissent reliées d'une part, puis d'autre part le Pays Basque, Saragosse et Barcelone.

En ce qui concerne les possibilités dont dispose Saragosse, je crois que l'intervention du représentant de la plate-forme logistique a été suffisamment expressive mais il ne faut pas oublier la forte dotation ferroviaire dont va disposer Saragosse. Il ne faut pas oublier que Saragosse a des liaisons ferroviaires avec Pampelune, Logroño, avec Madrid en écartement UIC, et en écartement normal avec Madrid, Teruel, Valence, etc. et en conséquence, elle occupe une place parfaite pour jouer le rôle de ventilateur, en tant qu'élément de distribution de tous les trafics faisant partie de ce corridor dont je parlais. Je n'insisterai donc pas sur la question de la plate-forme logistique.

Nous cherchons un point possible et recommandable, notre objectif final est tourné précisément vers la ligne de chemins de fer français allant de Pau à Tarbes, avec Toulouse à l'Est et qui pourrait monter sur la droite jusqu'à Bordeaux. Voilà notre point de repère, la voie que nous suivons. Et, à Saragosse, en cherchant la traversée, on a réalisé une exploration systématique des vallées éventuelles par où il serait possible de passer, puis, parmi

ces vallées, en quelque sorte, on a fractionné les possibilités en cherchant d'autres sorties différentes de l'autre côté. Ainsi, par exemple, nous avons appelé la première Aragon-Gardás, qui, en définitive est un développement qui serait basé sur le tunnel de Canfranc mais avec les niveaux d'un tunnel de base, c'est la solution que l'on a appelé Villanúa. En ce sens, je veux dire que toutes les solutions que l'on a mesurées à l'échelle 1/25 000, partagent des critères minimums de définition qui consistent en des limitations de rayons en matière de projection horizontale, et de projection verticale qui, comme vous le savez, sont les éléments déterminants pour le fonctionnement des trains, sans lesquels nous ne parviendrions pas à des temps de parcours suffisamment attrayants.

Puis il existe un groupe de solutions axées sur la Vallée du Gállego, avec les Vallées Gállego-Gave de Rocheau, Gállego-Gave Prusome, Gállego-Gave de Reims et Gállego-Gave de Pau, et je vous rappelle que deux d'entre elles, la quatrième et la cinquième reproduisent en quelque sorte, ou vont chercher la solution ancienne dont on parle emblématiquement depuis des années.

Puis il y a un autre groupe de solutions qui sont celles de la Vallée du Cinca et la solution de la Vallée de Lesera. Et, pour ne pas vous fatiguer davantage, disons rapidement que ces solutions ont été caractérisées avec différents paramètres, la distance jusqu'à Bordeaux, la distance jusqu'à Toulouse, le volume d'investissement, la longueur totale de tunnels qu'elles pourraient comprendre, la longueur des tunnels les plus longs. Puis on a réalisé les évaluations géologiques et géotechniques, l'évaluation environnementale, l'évaluation hydrologique, l'évaluation de l'usage du corridor actuel et l'accessibilité aux déversoirs, en tant que composants différents d'un multicritère. Il me semble que quelques-unes de ces valeurs sont reproduites dans l'une des publications qui se trouvaient à l'entrée, je n'insisterai pas non plus. Je voudrais uniquement vous dire que lorsqu'on procède à agréger, à combiner tous ces éléments dans un multicritère, nous trouvons que les solutions les mieux placées, celles qui présentent les meilleures conditions par rapport au multicritère, sont celles de la Vallée du Gállego et celles du Cinca, ce qui apparaît ici.

Je n'insisterai pas sur le contexte, on en a déjà parlé ici. Pendant des années, nous avons travaillé avec cette carte que vous voyez ici, c'est la carte qui reproduisait, pour le réseau transeuropéen, la situation après les projets d'Essen. En définitive, je veux vous faire remarquer que tous les développements de chemins de fer, du côté français et du côté espagnol on été marqués d'une certaine manière par ces projets que l'on recueillait alors et qui ont été mis en œuvre à partir de l'étude des célèbres Maillons clés. Et uniquement sur la dernière ligne, nous vous avons signalé quelque chose de très important, c'est-à-dire que probablement ces prochaines années, nous allons modifier quelque peu cette carte, nous allons lui ajouter des éléments, parce que vous pouvez voir qu'il est scandaleux que cette carte présente une ligne de pénétration dans la péninsule par la gauche, une ligne de pénétration par la droite, et au milieu, un énorme vide. Je suis convaincu qu'après l'introduction de la traversée centrale dans le Livre Blanc, nous aurons dans quelques années une carte de référence différente où apparaîtra une ligne au milieu qui sera celle comprenant la traversée centrale.

Très vite, vous vous rappelez peut-être que ces graphiques ont été projetés par le représentant du Ministère l'autre jour, et qu'ils traitaient un peu de la mise en valeur, de la mise en rapport des correspondances entre les développements d'un côté et de l'autre en matière de lignes de chemin de fer à grande vitesse. Et quant au dessin du bas, il cherche à mettre en évidence, en quelque sorte, que Saragosse, avec tout ce qui est a été mis en œuvre, consolide, consacre sa situation de grand distributeur au sein du réseau ferroviaire.

La question est : que se passe-t-il de l'autre côté? que se passe-t-il avec le réseau français? Il y a un instant, M. Luis nous a expliqué les critères pour l'optimisation qui ont été suivis en matière de marchandises. Il s'agit donc d'une chose un peu technique concernant les sillons, et ce que nous avons besoin de savoir, de façon plus générale, concerne le point de vue adopté du côté français pouvant consolider le nôtre. En effet, nous avons déjà dit que nous voulons parvenir à la ligne Pau-Tarbes, mais nous ne devons pas oublier l'existence de la ligne Bordeaux-Toulouse et Narbonne, qui a en quelque sorte une plus grande capacité, qui a plus de force, comme le démontrent les niveaux d'utilisation de cette ligne en termes de trains de marchandises qui triplent et quadruplent, sur ses tronçons les moins chargés, les niveaux de la ligne du dessous qui ne rassemble pas ces conditions. Et je voudrais finalement vous rappeler que tout comme Saragosse s'apprête à développer, à mettre en valeur sa plate-forme logistique, nous devons tenir compte aussi des types de développements de plates-formes logistiques prévues, précisément sur cet autre corridor avec lequel nous voulons être reliés. Très sommairement, on a représenté ici les possibilités pouvant être créées par la plate-forme de Toulouse-Eurocentre, on a représenté aussi un peu la situation qui se crée à Bordeaux —comme l'a développé M. Hourcade—, et les deux autres plates-formes qui existent. Il faudrait également évaluer les conditions des deux centres en tant que centre logistique.

Finalement, pour conclure, et bien que ce ne soit pas à moi de formuler des conclusions, permettez-moi de vous dire une chose qui, à mon avis, résume l'impression que j'ai personnellement sur ces journées que nous avons célébrées. Il me semble que le sujet que nous sommes en train de traiter peut se poser en termes de conviction. Je crois que c'est Ginés de Rus qui a dit qu'il allait résumer son intervention en deux questions. L'une demandait s'il fallait réaliser la liaison, et l'autre demandait comment elle était payée. Puis il s'est demandé si ces deux questions étaient liées. Entre ses questions, j'intercale ces vingt éléments car il me semble qu'ils résument un peu ce qui s'est passé.

D'une part, en termes de conviction, je crois qu'ici nous sommes convaincus qu'il a été établi le manque d'une nouvelle liaison terrestre, que cette nouvelle liaison terrestre sera de type ferroviaire, qu'elle sera centrale et qu'elle doit fonctionner avant 2020. Je vous rappelle que le Livre Blanc se l'approprie avec un budget de l'ordre de 5 000 millions d'ECUS pour l'année 2020 et il se limite à dire «dites-moi comment elle doit être, éclairez-moi».

En termes de viabilité, nous avons vu qu'on a déjà disposé de différents tracés alternatifs définis avec des critères de conception commun, capables d'offrir de grandes performances. Il s'agit de ces tracés alternatifs comparables en termes de longueur, de géologie, d'impact environnemental, d'hydrologie, d'investissement, ce qui permet de les ordonner et de décider plus ou moins ceux qui sont en principe potentiellement plus intéressants. Et, en définitive, nous sommes en train d'établir un maillon de liaison cohérent entre le réseau espagnol et français de part et d'autre des Pyrénées, et finalement, c'est de cela qu'il s'agit. Il s'agit d'établir une liaison cohérente, en termes techniques et économiques entre les deux réseaux ferroviaires, espagnol et français, des deux côtés.

En termes de volonté, je dois vous dire que je suis absolument enchanté de vous avoir tous écoutés parce que je me rends compte que les régions, les gouvernements, l'Union Européenne, les acteurs —pour des raisons différentes— souhaitent cette liaison.

Et en termes instrumentaux, je crois qu'il faut approfondir le sujet des scénarios et des conséquences. Je crois qu'il convient de concrétiser les aspects pratiques et de fonctionnement, qu'il convient de s'engager, et s'engager veut dire, au-delà d'une certaine poétisation de ces termes, qu'il faut s'engager vraiment et qu'il convient ensuite de l'exécuter. Je dirais que si, en conviction, on est parvenu à 100% et en viabilité, on est par-

venu à 90%, je crois qu'en termes de volonté, le thermomètre indique encore 60%, il faut attirer plus de volontés, il faut rassembler davantage de personnes, et en termes d'instrumentation, il reste encore beaucoup à faire, on en est à 30% même si, laissez-moi dire que tout le temps qui sera consacré à penser à la liaison de la traversée centrale et à rassembler des volontés ne sera pas du temps de perdu.

Je vous remercie.

CLAUSURA DEL COLOQUIO

M. JESÚS SÁNCHEZ FARRACES, Directeur Général des Transports et des Communications. Gouvernement d'Aragon

En principe, il n'était pas prévu que la dernière séance de ce colloque de clôture soit une table ronde. En raison du temps, et considérant que plus de 50% des personnes qui sont dans cette salle sont des étrangers, des français ou des portugais, je voudrais respecter ce temps. Je ne sais pas s'il y a quelque question très urgente à poser dans la salle, dans le cas contraire, j'en arriverais aux conclusions. D'accord, je passe aux conclusions.

Normalement, la fonction d'un coordinateur ou d'une personne chargée d'introduire une table ronde, un colloque, est celle de formuler des conclusions finales. Je devrais m'y appliquer, consacrer quelques minutes pour formuler des conclusions sur ce qui nous a été exposé lors de cette séance par les personnes qui m'accompagnent à cette table. Cela ne serait pas difficile parce que, en réalité, je comprends suffisamment et je connais profondément les trois projets qui nous ont été présentés, de par le projet PIRENE et la demande du Gouvernement d'Aragon. Je veux seulement y consacrer trois ou quatre minutes, je vais renoncer expressément à faire une synthèse personnelle de cette séance, je vais y renoncer, mais je ne vais pas renoncer au temps. Je vais l'employer à lire textuellement des conclusions qui ne sont donc pas les miennes, mais qui sont celles d'une Commission intergouvernementale, et concrètement d'une Commission intergouvernementale de deux pays de l'Union Européenne. Les moins expérimentés ne comprendront seulement qu'à la fin de ces quelques minutes mon intention de renoncer à ma synthèse et de passer à la lecture de ces quelques lignes. Je pense que la majorité des présents vont le comprendre dès le début.

J'insiste sur le fait que je vais lire textuellement, en choisissant une série de paragraphes d'un document ne faisant que trois pages, ce n'est pas un document long, je vais juste en citer des extraits. Ce qui démontre donc que lorsqu'il y a la volonté et la décision —et comme l'a dit Monsieur Rivoire— dans de nombreux cas toutes les études et les travaux sont de trop, ils ne sont pas de trop, il est nécessaire de les faire, mais finalement, les conclusions tiennent seulement dans un document de trois pages.

Comme je l'ai dit, je vais lire textuellement. Le document dit en ces termes:

Les perspectives de trafic, la rentabilité s'amélioreront dans la même mesure où les politiques de transports nationaux, et surtout communautaires favoriseront le chemin de fer, et spécialement, en internalisant les coûts externes du transport, et en appliquant des mesures de régulation administrative de conformité avec les recommandations de l'Union Européenne; et en se guidant sur les préoccupations environnementales communément admises ainsi que sur les économies d'énergie.

Sans cette volonté politique concrète, même si la nécessité d'une nouvelle liaison ferroviaire n'est pas mise en doute, celle-ci sera reportée à la valeur la plus haute de la marge mentionnée auparavant, l'année 2020. Etant donné que la réalisation de l'infrastructure ne suffira pas à elle seule à transférer le trafic vers le chemin de fer.

Cette conviction amène cette commission intergouvernementale à considérer que la

décision correspondant aux deux gouvernements consiste à s'équiper de moyens nécessaires pour faire face, de façon acceptable, aux problèmes graves que la croissance de flux ne cessera de poser. Sans un nouveau tunnel ferroviaire, les passages routiers seraient les seuls à absorber la croissance des trafics si les actuels passages ferroviaires étaient saturés. Bien sûr, la rentabilité financière d'un tel projet est un élément important, mais en aucun cas, elle ne devrait suffire à elle seule à évaluer la nécessité ou l'opportunité du projet. Les calculs économiques ne pourraient jamais mesurer complètement les conséquences d'une saturation croissante et inévitable des itinéraires actuels routiers. Ils ne pourraient pas tenir compte non plus des tensions psychologiques et politiques qui seraient provoquées par une politique globale de transport sans intention clairement manifestée, de retourner à un équilibre avec le chemin de fer et les moyens qu'il comporte.

Si l'on considère la durée des travaux nécessaires pour réaliser le tunnel, la perspective de le mettre en service entre 2015 et 2020 apparaît nécessaire aujourd'hui, même si les prévisions de croissance sont prudentes. Par conséquent, cette commission intergouvernementale recommande :

tout d'abord de confirmer la priorité donnée à la modernisation des lignes historiques, ce qui permettra l'augmentation immédiate des trafics de marchandises et la préparation de voies facilitant la croissance ultérieure du trafic grâce au tunnel de base. Deuxièmement, de lancer pour la traversée, une politique intermodale ambitieuse, particulièrement en ce qui concerne le rééquilibrage entre les différents modes de transport au profit du chemin de fer, l'organisation logistique et l'évolution des coûts de traversée du massif pyrénéen par la route. Troisièmement, de lancer la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire pour le croisement, au cours de la première phase, entre 2001 et 2006, comprenant des galeries d'exploration et des creusements nécessaires afin d'établir de façon détaillée l'avant-projet. Quatrièmement, à la fin de cette phase, c'est-à-dire en 2006, elle permettra aux deux gouvernements de fixer, en fonction de la demande, la date définitive de l'ouverture, le calendrier détaillé de la liste des travaux, et le choix entre la réalisation d'une galerie ou deux.

Et dernièrement, conclure un nouvel accord pour la réalisation du projet en précisant, particulièrement pour la période 2001-2006, les conditions de gestion et de lancement de cette nouvelle phase. Devant le défi lancé dans le nouveau siècle naissant pour l'évolution de tous les modes de transport en Europe, les gouvernements peuvent et doivent s'inspirer du siècle passé.

Paris, le 15 janvier 2001.

Le chef de la Délégation française Claude Villen, le Président de la Commission Intergouvernementale, chef de la Délégation italienne Achille Vinci.

Comme le disait Monsieur Rivoire, je crois que parfois il faut simplifier les choses qui semblent compliquées. Nous avons lu le document de la signature intergouvernementale qui a moins d'un an, pour la liaison Lyon-Turin, et qui est tout à fait valable pour le massif pyrénéen. Nous pensons que les réponses ont été justes, apportées et nécessaires dans le massif alpin. Nous pensons qu'elles le sont également pour le massif pyrénéen. C'est pourquoi le dépassement des barrières physiques dépend uniquement de décisions claires et concises des gouvernements concernés.

Président de la Commission des Infrastructures et du Territoire, du Conseil Régional du Limousin

J'ai dit hier matin tout l'intérêt que la région Limousin porte aux travaux que nous avons menés ensemble. Ils ont permis de prendre conscience, en dépit de la diversité des

régions concernées, de l'identité de certaines de leurs préoccupations. Il s'agit principalement, selon nous, de satisfaire les nouvelles exigences de mobilité rendues nécessaires par la globalisation des échanges, de garantir à ces régions situées à la périphérie des principaux flux européens d'échanges, la mise au point d'un système de transports efficace et intégré. Chaque partenaire à son niveau et selon ses spécificités, a tenté de répondre à ces attentes et de contribuer à la cohésion économique et sociale du Sud-ouest européen.

Le Limousin, région rurale à faible densité démographique, mais disposant d'un réseau dense de transports, a notamment mis en œuvre, dans le cadre du pilotage de la tâche C, avec la région de l'Alentejo, la Direction SNCF de Toulouse, des travaux pour promouvoir des réseaux de transports secondaires dans une perspective d'aménagement du territoire.

Les tâches menées respectivement par la Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées, le Conseil Régional de Midi-Pyrénées, et le Gouvernement Autonome de l'Aragon, ont quant à elles recherché des conditions d'optimisation des échanges transpyrénéens entre la Péninsule Ibérique, le reste de l'Europe, dans un contexte de croissance exponentielle du trafic, de congestion et de prédominance du mode routier. Complémentaires, ces démarches tendent à valoriser un système de transports dense et compétitif, favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux afin de relier les régions insulaires enclavées et périphériques aux régions centrales de la Communauté.

Si le projet PIRENE a permis aux régions concernées de mesurer les conditions de mise en œuvre d'un tel système de transports, celui-ci est loin d'être opérationnel. La coopération engagée doit notamment se poursuivre afin d'étudier, évaluer et valoriser toutes les alternatives pertinentes pour optimiser les échanges transpyrénéens.

Selon nous, le territoire du Sud-ouest européen doit désormais axer ses interventions sur la nécessité de réaliser à moyen terme, par la revalorisation des infrastructures existantes, et à long terme, par la construction d'un tunnel à grande capacité, la traversée centrale des Pyrénées. En effet, pour le Limousin, ce projet fédérateur dépasse la seule question de la traversée centrale. Le temps de réalisation d'un tel équipement, les solutions forcément partielles qu'il apporte pour faire face à l'intensification des échanges entre la Péninsule Ibérique et le cœur de l'Europe, les conséquences qu'il pourrait avoir sur les territoires traversés, dans les Pyrénées, mais aussi en amont, amènent à ne pas négliger des solutions alternatives. La valorisation de manière cohérente de l'ensemble des infrastructures existantes peut offrir des solutions à court et moyen terme. Ainsi, dans le cadre du projet PIRENE II, il convient en notre sens de dépasser la seule question de la construction d'un tunnel à grand gabarit au travers des Pyrénées, la saturation des axes actuels oblige à des solutions rapides, c'est une approche globale que la question du franchissement des Pyrénées qu'il faut privilégier.

Parmi les solutions qui pourraient être envisagées, nous voyons la constitution d'itinéraires et de corridors alternatifs, par exemple Tarbes-Agen-Périgueux-Limoges, la revitalisation du transport maritime comme moyen de contournement des Pyrénées par le cabotage, et la construction de corridors maritimes, leur interconnexion avec les ports et les réseaux ferroviaires, et sur ce point, le Limousin mènera dans le cadre de PIRENE II une étude sur le potentiel transnational de l'axe Bordeaux-Lyon.

Autre point, la création ou le renforcement de plates-formes et leur mise en réseau pour qu'elles soient de véritables lieux de distribution du fret entre les différents modes de transport. Limoges pourrait être l'un des maillons de ce réseau au croisement des axes Nord-Sud, Espagne-Nord de l'Europe, et Est-Ouest, Bordeaux-Lyon-Europe Centrale. Tel est le sens de l'intervention que la région Limousin, avec l'étude du potentiel transnational de l'axe Bordeaux-Lyon, a souhaité inscrire dans le cadre du programme

Interreg III B. Cette action ne doit pas cependant être perçue comme l'initiative concurrente de la démarche initiée en faveur d'une traversée centrale, au contraire, elle est pour nous complémentaire et contribue à rendre effective une meilleure régulation du trafic sur l'espace du Sud-ouest européen.

Le Limousin, porte d'entrée du Sud-ouest européen a sa place dans ces réflexions, la région que je représente souhaite vivement que la coopération entre les différents acteurs des transports s'intensifie, et que se dégage progressivement une vision commune sur un système de transports efficace respectueux de l'environnement et profitable au développement des régions du Sud-ouest.

En conclusion, je voudrais revenir sur ce dernier point. La réflexion sur les transports ne peut être déconnectée d'une réflexion plus globale sur l'impact que cela peut avoir sur le développement régional. Il faut anticiper en effet, l'effet aspirant que peuvent avoir les grandes infrastructures sur les activités et les populations. Le Limousin, pour évoquer ce que je connais le mieux, ne saurait être condamné à voir passé le flux de marchandises et à en subir les conséquences, notamment environnementales sans en tirer un bénéfice quelconque. L'inscription du projet PIRENE II dans le programme Interreg III B illustre cette préoccupation. Le comité scientifique notamment, dans le cadre des travaux qu'il aura à mener, devra prendre en compte ces questions. Il pourrait ainsi s'interroger sur les conditions qui permettraient au réseau de transports sur le Sud-ouest européen d'avoir un impact positif sur la cohésion économique, sociale et territoriale de l'espace Sud-ouest européen.

Les études menées par le Limousin, la SNCF et l'Alentejo dans le cadre d'Interreg II C *équilibre des territoires et réseaux de transports* visaient à la promotion des réseaux secondaires dans une perspective d'aménagement du territoire. Je souhaite que cette question ne soit pas écartée des travaux futurs. La concrétisation de tous ces objectifs reste néanmoins conditionnée à la poursuite et au renforcement de la coopération existant aujourd'hui dans le cadre du projet PIRENE, et en particulier, à la nécessaire prise de conscience par chaque partenaire de la nécessité de définir les principes et les objectifs communs d'un futur système de transports cohérent, efficace et intégré. Le Limousin est désireux d'y apporter sa contribution.

Je vous remercie.

M. FILIPE PALMA, Vice-président de la Commission de Coordination de la Région de l'Alentejo.

Je vous remercie. Ces journées de travail touchant à leur fin, je souhaiterais commencer par féliciter le Gouvernement d'Aragon de l'excellente organisation de ces travaux et remercier aussi l'amabilité et la fraternité avec laquelle nous avons été reçus.

J'aimerais vous rappeler un projet de l'Alentejo qui a été présenté ici hier, le «Projet Sines», porte atlantique de l'Europe. En plein Alentejo, région périphérique du Sud-ouest européen; je voudrais vous rappeler que Sines —qui aujourd'hui s'ouvre au monde— a été curieusement la terre natale d'un des grands héros portugais, Vasco de Gama. Je voulais également dire que pour nous, qui sommes concernés par le projet PIRENE, la traversée des Pyrénées ne nous est pas inconnue.

À l'époque où notre pays vivait sous la dictature, lors de la diaspora, notre peuple a bien connu la traversée Irún-Hendaye, lorsqu'il partait, dans les années 50, 60 voire même 70, à la recherche de travail et de liberté en France, au Luxembourg, etc. Aujourd'hui, nous sommes un pays libre, nous sommes membres de plein droit de l'Union Européenne. Nous constituons encore un pays d'Objectif I, mais nous sommes parte-

naires dans la recherche de la cohésion territoriale interne et de l'Europe entière, et c'est pourquoi ces projets sont pour nous fondamentaux.

La cohésion territoriale avait besoin d'un réseau d'accès entre les régions donnant priorité en même temps à l'environnement et au besoin de pouvoir arriver toujours plus loin et plus rapidement.

À partir de là, il nous semble que le Projet PIRENE dans lequel nous nous impliquons, nous dit que les liaisons ferroviaires ne doivent pas être abandonnées par la politique que nous suivons, mais elles doivent être revitalisées au moyen d'une politique d'avenir, de rapidité et de protection de l'environnement.

C'est pourquoi l'Alentejo vous remercie de l'avoir attendue pour le projet PIRENE II et de continuer à être à ses côtés dans la collaboration comme partenaires dans cette lutte commune de la construction de l'Europe.

Je vous remercie.

M. BERNARD MARQUIE, Vice-président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées

Je vous remercie.

Je crois qu'au terme de ces séances de travail, je pense qu'on peut matérialiser un peu tout l'acquis que nous avons mis en œuvre et accumulé pendant toutes ces années du programme Interreg II. Je crois que la richesse des présentations des différentes études, les interventions des uns et des autres, ont fait la démonstration que quand même, nous n'avons pas perdu notre temps, et qu'aujourd'hui la traversée centrale est quand même inscrite dans de nombreuses têtes, elle commence aussi à être inscrite dans les textes européens. Je crois que c'est un acquis important de cette période et je pense qu'on peut tous s'en satisfaire et s'en féliciter en même temps puisque c'est quand même une action militante des uns et des autres qui a fait qu'on en est à ce résultat.

Tout n'est pas réglé, il faut encore avancer, mais je crois qu'un des enjeux majeurs, un des arguments sur lesquels on va pouvoir le plus intervenir, c'est sur le fait qu'aujourd'hui, il y a un Sud-ouest européen, il faut qu'on le fasse exister politiquement ensemble, et ce Sud-ouest européen, il faut qu'il soit en même temps bien accroché au reste de l'Europe, notamment à l'Europe centrale.

On voit aujourd'hui que des intérêts au niveau européen se déplacent vers l'Est, ce n'est pas une mauvaise chose en soi, mais il faut que le Sud-ouest européen lui, soit bien arrimé à l'Europe, et je crois que nos travaux et surtout notre volonté, nos propositions doivent faire que cet arrimage soit solide et soit vraiment enrichissant pour tout le monde au niveau des échanges et au niveau des liaisons.

Voilà en gros, après, je crois qu'il faut aussi qu'on s'interroge quand même sur quel monde on veut laisser à nos enfants. Il y a des secteurs où déjà les choses sont invivables du point de vue de la qualité des transports, de la qualité de la vie que cela génère. Je crois qu'il faut aussi que notre projet s'appuie sur cet élément. Il y a des endroits où on a fait des choses, ce n'était pas forcément des erreurs, et il y a 25 ans quand on faisait le tunnel du Mont-Blanc ou d'autres tunnels routiers, tout le monde était heureux, c'était le progrès en marche.

On s'aperçoit aujourd'hui que les tunnels routiers, ce n'est pas forcément la solution, surtout quand on veut préserver en même temps la qualité de vie, les paysages et d'autres activités humaines. On n'est pas dans cette situation dans les Pyrénées, malheureusement ou heureusement, mais je crois que pour les années à venir, il faut qu'on

formule des propositions qui prennent compte de toutes ces expériences de manière à aller plus loin, et plus vite, et plus efficacement.

Je vous remercie et je pense qu'avec le programme Interreg III B et nos actions militantes, nous aurons encore l'occasion de nous revoir et de travailler ensemble parce que tout n'est pas terminé.

M. JAVIER VELASCO RODRÍGUEZ, Conseiller des Travaux Publics, de l'Urbanisme et des Transports, du Gouvernement d'Aragon.

Je vous remercie. Représentants des régions, institutions et entreprises coparticipantes au programme PIRENE, intervenants et participants, mesdames et messieurs. Je veux d'abord vous remercier, bien que l'ait déjà fait Monsieur le Président du Gouvernement d'Aragon hier à l'occasion de l'acte d'ouverture, de votre présence et de votre participation à ce colloque final du programme PIRENE. Le Gouvernement d'Aragon est extrêmement satisfait d'avoir coordonné, depuis le Comité de Gestion, ce programme communautaire sur les besoins d'interconnexion des régions du Sud-ouest européen et l'optimisation des réseaux d'infrastructure d'un point de vue multimodal. Par ailleurs, je veux remercier très sincèrement, le travail de toutes les entreprises qui ont collaboré à compléter les quatre tâches demandées, mais aussi le travail de toutes les personnes qui, de par leurs responsabilités politiques, techniques ou professionnelles ont collaboré dans cette initiative qui, grâce à votre collaboration, aura une continuité sûre. Près de deux ans et demi se sont passés depuis le 9 avril 1999, date à laquelle s'est constitué le Comité de Gestion du Projet et, au cours de ces journées, nous avons vu et partagé ses résultats.

Le Gouvernement d'Aragon a travaillé dans ce projet avec l'idée partagée de proposer un changement dans le rôle des territoires périphériques, une proposition soutenue par les événements mêmes, la croissance exponentielle des volumes de transport de marchandises dans le Sud-ouest européen.

Il est vrai que nous sommes au Sud de l'Europe, mais c'est précisément pour cela que maintenant, avec la poussée constante des volumes de marchandises et de passagers de l'Hémisphère Sud, et surtout du Nord de l'Afrique, nous sommes devenus un nouveau centre ayant besoin d'infrastructures de premier choix pour confirmer et obtenir des dividendes économiques et sociaux d'une situation géographique dont, au cours du siècle passé, on ne s'est pas bien occupé et que l'on n'a pas compris non plus.

Si les territoires qui sont représentés dans ces journées vont avoir un plus grand rôle, en tant que passage obligé des échanges, il est tout à fait légitime, voire même urgent, que nous progressions dans la recherche de solutions pour que ces transits se déroulent dans les conditions de sécurité, de temps et de coûts les plus optimales.

Dans ce forum, comme dans les autres, le Gouvernement d'Aragon a défendu la réouverture du tunnel de Canfranc, prévue pour 2006, mais aussi l'habilitation d'une seconde grande infrastructure ferroviaire passant par les Pyrénées Centrales et desservant la zone du Sud-ouest européen, et par extension, l'Europe la plus continentale. Nous avons défendu, et nous défendons un projet au parcours long et à forte rentabilité. Je veux profiter de ce colloque pour remercier les autorités communautaires d'avoir tenu compte de nos aspirations en tant que territoire transnational et du fait que la traversée ferroviaire par les Pyrénées Centrales figure dans la révision des orientations envisagées dans le Livre Blanc pour le développement futur du réseau transeuropéen de transports.

Je veux remercier plus personnellement la Commissaire des Transports et de l'Énergie elle-même, Madame Loyola de Palacio, qui s'est excusée de pas assister à ce colloque,

mais qui s'est adressée par écrit au Président du Gouvernement d'Aragon, M. Iglesias, pour lui confirmer que le projet de la traversée centrale ferroviaire est inscrit comme un grand projet dans le Livre Blanc. Cette confirmation est un motif plus que suffisant pour continuer à travailler à sa maturation.

Lors de ce colloque, nous avons exposé les résultats de travaux qui deviennent partie intégrante de l'ensemble des documents nécessaires à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire respectant pleinement les exigences communautaires. Uniquement avec des communications appropriées et bien dimensionnées, nos régions pourront parvenir à une véritable convergence dans l'ensemble de l'Europe Communautaire. Uniquement avec des infrastructures de premier ordre, nos économies pourront faire concurrence, à égalité de conditions, avec les autres territoires historiquement mieux servis mais que l'on a déjà dépassés en ce qui concerne la demande de ces infrastructures mêmes.

Toutes les régions qui ont participé à ce programme veulent participer pleinement aux nouvelles croissances, faire partie d'une Europe de cohésion aux niveaux de revenus similaires et aux possibilités égales en matière d'opération et de mobilité.

Par ailleurs, je crois que nous sommes tous conscients que l'habilitation de formules appropriées pour le transport dans le milieu pyrénéen, est seulement une partie d'un ensemble d'actions pour que ces territoires peu peuplés s'incorporent à des milieux plus amples en apportant à leurs habitants plus d'atouts et d'opportunités et en conservant un milieu naturel qui est sans aucun doute, la part la plus élevée de notre capital patrimonial.

En conclusion à ce colloque, il faut penser qu'en ce moment, il y a peu de motivations pour le développement du transport par chemin de fer au sein de la grande chaîne pyrénéenne, même si nous sommes appelés à chercher un équilibre durable dans le déplacement des passagers et des marchandises. On pourrait conclure également de façon claire que la traversée ferroviaire, en raison de son potentiel et de sa capacité de solution, dépasse sensiblement le propre domaine pyrénéen, une zone particulièrement sensible, avec des coûts externes élevés, prédominant dans le transport, payés non pas par les transporteurs mais par la collectivité. Les experts nous ont dit, en apportant toute sorte de données et de détails, que le chemin de fer est le mode qui présente les plus grands avantages et que l'objectif doit être celui de parvenir à une situation de concurrence loyale entre les possibilités de transport.

Finalement, je soulignerais deux autres conclusions. Tout d'abord que les communications et le transport nous amèneront à maintenir de plus amples relations entre nos territoires. Deuxièmement, qu'aux côtés de la politique et de l'effort dans le domaine des infrastructures, nous avons besoin d'autres mesures de soutien, sociales et économiques, en tant que territoire commun n'ayant pas été suffisamment servis. Je pense donc que la traversée ferroviaire du Sud-est européen est un titre ou une appellation réussie pour son influence, sa capacité logistique, sa logique et sa rentabilité sociale.

Par conséquent, je souhaite exprimer la satisfaction du Gouvernement d'Aragon des progrès qui se sont produits depuis le début du programme PIRENE jusqu'à la célébration de ce colloque autour de la traversée ferroviaire, notre objectif final pour lequel il reste un long chemin à parcourir.

Je vous remercie une fois encore d'avoir répondu à notre convocation, de votre intérêt, de votre présence au cours de ces journées, et je vous souhaite à tous un bon retour dans vos lieux d'origine.

Je déclare les journées-colloque du projet PIRENE clôturées.

Merci à tous.