

Le financement du tunnel de base du Brenner pose problème

Tant que l'Allemagne et l'Italie ne feront pas des concessions financières pour le tunnel de base du Brenner, l'Autriche refusera également de délier les cordons de la bourse. C'est ce qu'a déclaré le secrétaire d'Etat aux Finances Reinhold Lopatka à l'agence de presse APA. Le tunnel a déjà trois ans de retard.

Pieterjan Van Wyngene

La construction du tunnel de base du Brenner (BBT), qui doit relier l'Autriche à l'Italie, devrait coûter à peu près huit milliards d'euros. Bien que l'Autriche, l'Allemagne et l'Italie avaient décidé en 2006 de supporter les frais ensemble, le financement est aujourd'hui remis en cause. Pour l'instant, l'Italie se tient sur la réserve et l'on se demande si l'Allemagne va construire les voies d'accès promises pour le projet RTE-T. Le ministre allemand des Transports Wolfgang Tiefensee a même commandé une étude pour vérifier la nécessité du tunnel.

Si les pays concernés ne parviennent pas à s'accorder sur le financement, il n'est pas impossible que l'Europe va retirer la subvention promise de 900 mio. d'EUR. Le tunnel de 56 km de long a pourtant jusqu'ici toujours été considéré comme un projet d'infrastructure indispensable pour la décongestion des routes au Tyrol et plus particulièrement au col du Brenner. Le tunnel entraînerait en effet un transfert modal de la route vers le rail.

L'objectif initial était d'entamer les travaux de construction en 2007 et de faire passer les premiers trains dans le tunnel en 2015. Ces délais sont aujourd'hui impossibles à atteindre. Selon l'agence de presse autrichienne APA, l'aménagement du tunnel sera reporté d'au moins trois ans. Si le tunnel est effectivement construit, il sera donc au plus tôt opérationnel d'ici 2018.

Le gouvernement autrichien devrait prendre cette semaine encore une décision sur le projet. Le secrétaire d'Etat Lopatka a entre-temps déjà quelque peu nuancé sa déclaration initiale. "Le gouvernement autrichien veut tout mettre en œuvre pour assurer le financement nécessaire ensemble avec l'Europe et les partenaires du projet", indique-t-on.

Le coordinateur européen Karel Van Miert négocie actuellement avec les trois pays. Il reste légèrement optimiste. "Au plus tard en mai, le financement sera clôturé et d'ici la mi-2010, les travaux d'aménagement devraient pouvoir commencer", précise l'ancien commissaire européen aux Trans-



Le tunnel du Brenner devrait entraîner un modal shift vers le rail.

ports. Il négocie actuellement avec le ministre italien des Transports Altero Matteoli. Les autorités italiennes n'ont pas encore présenté un concept de financement concluant. "Côté italien, l'affaire est en effet plutôt compliquée", admet Van Miert, mais la vue d'ensemble est selon lui positive.

Le montant nécessaire pour la construction est par contre moins positif. "Les estimations initiales de 2006 (de 6 mia. d'EUR, ndlr) doivent certainement être réévaluées", déclare Van Miert. Aujourd'hui, on parle d'un coût de 8 mia. d'EUR. Il ne sait pas encore si les coûts vont augmenter davantage. La Banque

européenne d'investissement (BEI) sera en tout cas de la partie.

Certains bureaux d'études se demandent si le tunnel de base du Brenner va effectivement mener à un transfert modal. Selon ProgTrans, le tunnel de base du Brenner (BBT) ne changera en rien le transport routier à travers l'Autriche. Selon le bureau d'études, cela dû au fait que le transport routier via le Brenner va continuer à progresser, parallèlement au transport ferroviaire. Il n'y aura donc pas un transfert automatique de camions de la route vers le rail, estime ProgTrans.