



## GRANDS PROJETS POUR L'EUROPE À L'HORIZON 2000.

Jean-Michel KAIL

Une fièvre de construction d'une ampleur sans précédent s'empare de l'Europe à mesure qu'on s'approche du marché unique. Une par une, les barrières naturelles et historiques qui empêchaient l'intégration européenne sont en train de disparaître.

Le montant des travaux est en rapport avec l'ambition des projets : le consultant *DRI/McGraw-Hill* estime que les grands pays de la Communauté vont dépenser cette année 150 milliards de dollars, et quelque 2 000 milliards d'ici l'an 2000. De plus, des centaines de milliards de dollars devront être dépensés en aides à la reconstruction des pays de l'Est.

### Espagne

Les dépenses de reconversion du réseau ferroviaire espagnol sont estimées à 23 mds de \$ pour les vingt prochaines années : son tracé date de 1844 et il n'est pas intégré dans le réseau international en raison de son écartement supérieur à celui des autres réseaux européens.

Un montant de 10 mds de \$ d'ici à l'horizon 1992 s'avère nécessaire pour lutter contre la congestion des routes et autoroutes. En effet, la situation du réseau est critique : les grandes villes du pays sont reliées par des routes couramment dégradées et le nombre de victimes par accident est bien plus élevé que dans le reste de la C.E.E. Quant aux liaisons transpyrénéennes, ces dernières ont besoin d'améliorations et d'augmentations de capacité, notamment les deux voies centrales reliant Pau à Saragosse et Toulouse à Barcelone. Des projets de tunnels sont à l'étude le long des tracés Bordeaux-Madrid et Narbonne-Barcelone : ils figurent d'ailleurs sur la carte du réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

### R.F.A.

Pour sa part, l'Allemagne fédérale — bien que pourvue d'autoroutes autorisant une vitesse de 190 km/h — a entrepris de moderniser son réseau de transports terrestres : au cours des cinq prochaines années, 76 mds de \$ devraient être investis dans de nouvelles autoroutes et voies rapides, des lignes ferroviaires modernes, et les canaux.

L'*InterCity Express*, prévu pour circuler à plus de 190 km/h entre Hambourg, Francfort, Stuttgart, et Munich sera mis en service en 1991. Prévu pour soulager la congestion autoroutière, ce train pourrait relier Francfort, capitale financière de la R.F.A., au réseau à grande vitesse de la C.E.E. D'ici à l'an 2000, c'est un réseau de 1900 km en territoire ouest-allemand et de 12 mds de \$ qui est inscrit au programme ; à cela s'ajoute le coût de la remise en état des réseaux de chemins de fer et des routes d'Allemagne orientale, estimé à quelque 13,5 mds de \$.

### Royaume-Uni

Les investissements dans le Royaume-Uni sont largement en retard par rapport au restant de l'Europe en raison des taux d'intérêt élevés et du peu d'enthousiasme de Mme Thatcher à encourager les grands projets. Le gouvernement a néanmoins prévu plus qu'un doublement des dépenses à long terme en faveur des autoroutes : 20 mds de \$ pour les dix prochaines années.

Par contre, en matière de chemins de fer, la Grande-Bretagne s'engage peu. Le gouvernement a adopté une politique de sevrage des aides étatiques vis-à-vis

de *British Rail* afin de le préparer à une éventuelle privatisation, ce qui ne manque pas de refréner le goût pour les grands projets, d'autant plus que le taux de rentabilité exigé est fixé à 8 %. Ce comportement prudent exaspère John Banham, président de la Confédération des industries britanniques, lequel fait valoir le besoin pressant de consacrer annuellement 5 mds de \$ aux aéroports, aux chemins de fer et aux routes si l'on veut que l'industrie ne soit pas en position d'infériorité en 1992, — effort au reste bien modeste en comparaison avec les niveaux allemand ou français, ou bien encore scandinave.

**EuroTunnel**

Outre les projets français de nouveaux TGV (38 mds de \$ sur 20 ans), le *TGV-Nord*, prévu pour entrer en service en 1993, reliera la Grande-Bretagne et le tunnel sous la Manche en un réseau comprenant Bruxelles, Amsterdam, Cologne et Londres. Ainsi, un trajet Paris-Londres prendra 2 heures et demie, soit moins de la moitié de la durée habituelle.

**Italie**

L'Italie et la Suisse participent aussi à cette fièvre de tunnels : les trois tunnels en service qui écoulent le trafic entre l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie — le *Simplon*, le *Gothard* et le *Brenner* — sont d'ores et déjà saturés. Des négociations entre l'Allemagne, la Suisse et l'Italie sont en cours pour établir le tracé de doublement des tunnels sur l'axe *Lötschberg-Simplon*.

Afin d'accélérer les envois de marchandises d'Italie du nord vers le reste de l'Europe, les Suisses ont conclu un accord avec la C.E.E. selon lequel ils construiront 60 km de tunnel ferroviaire à travers le massif du *Gothard* en direction de la Lombardie (projet de la *nouvelle transversale ferroviaire alpine (NTFA)*, soit 8 mds de \$ répartis sur 15 ans de travaux). La Suisse doit également financer son projet de réseau *Rail & Bus 2000*, soit 5 mds de \$ d'ici l'an 2000. Quant au pont sur le détroit de Messine, il est évalué à 6 mds de \$ sur neuf ans.

A ces grands projets qui vont beaucoup solliciter les fonds publics, s'ajoutent la *Coupe du monde* de football en Italie, le déroulement des *Jeux olympiques de Barcelone* et l'organisation de l'*Exposition de Séville* ainsi que les ambitions de sauvegarde de l'environnement. Pour sa part, le consultant français *BIPE*

**Financement :  
l'aide du privé**

PROJETS D'INFRASTRUCTURE	Coûts	Horizon
<i>Allemagne fédérale</i>		
réseau « Intercity Express » de trains rapides	12	2 000
renovation du traitement des eaux	90	2 005
<i>Danemark</i>		
projet « Scanlink »	6	2 000
Store Baelt (Grant Belt)	2,8	1 993
<i>Espagne</i>		
Jeux olympiques de Barcelone	5	1 992
réhabilitation du réseau autoroutier	10	1 992
Expo'92 de Séville	7	1 992
reconstruction du réseau ferroviaire	22	2 010
<i>Eurotunnel</i>		
tunnel sous la Manche	12	1 993
<i>Grande-Bretagne</i>		
amélioration du réseau autoroutier	23	2 000
renovation des systèmes d'adduction d'eau et de traitement des eaux	41	2 000
<i>Italie (Coups du Monde)</i>		
stades, moyens d'accueil et de transport	2,5	1 990
<i>Suisse</i>		
réseau « Rail & Bus 2000 »	5	2 000
<i>Tunnels transalpins</i>		
entre la Suisse et l'Italie (Gothard, Simplon)	8	2 005

Source : Capital International Ltd, UK. Unité : milliards de dollars

\* la dernière estimation atteint 15 mds.

estime que ces dépenses de préservation — coût annuel : 51 mds de \$ pour l'Europe — devrait doubler d'ici la fin du siècle. Ce qui pose la question de la provenance du financement. Même l'opulente R.F.A. pourrait être gênée si elle maintenait son ambition de remise en ordre de l'ex-R.D.A. tout en poursuivant son propre programme de construction.

Voilà pourquoi un certain nombre de pays européens se tournent vers d'éventuels investisseurs privés. □