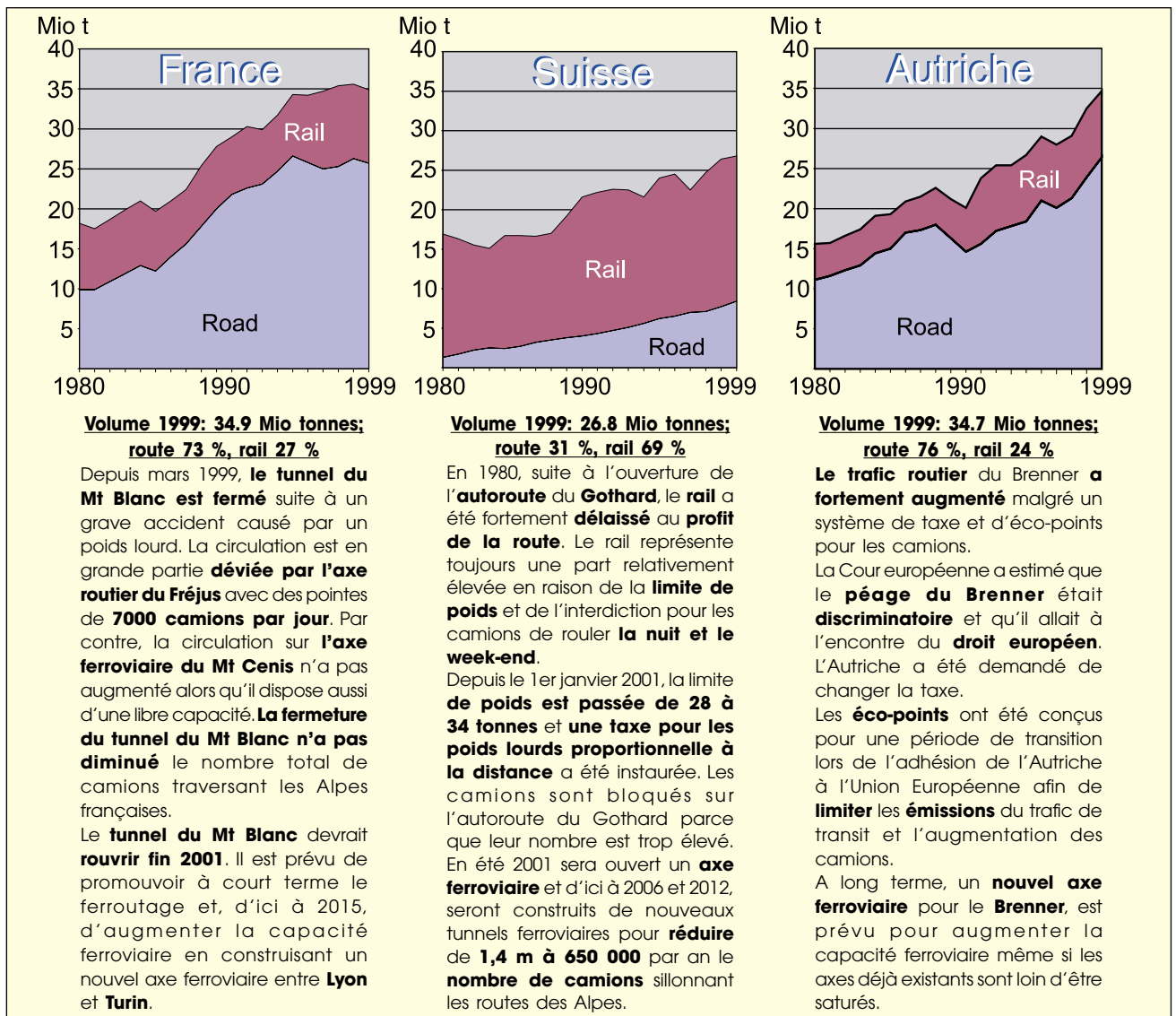


METTRE SUR RAILS LA POLITIQUE TRANSALPINE DE FRET

Trois pays – un problème – nécessité d'une politique commune

Depuis 1980, le transport de marchandises dans les régions transalpines a doublé. De plus en plus de marchandises sont transportées sur les routes des Alpes. Le fret routier a presque triplé, passant d'environ 22 millions de tonnes en 1980 (soit 44%) à plus de 60 en 1999 (soit 66%).

Dans les vallées alpines, très étroites, le transport a un profond impact sur l'environnement et la santé. Si nous voulons protéger ces zones sensibles de ces impacts nocifs, il nous faut transférer le trafic de la route sur le rail et mettre un terme au transport sans cesse croissant de marchandises dans les régions transalpines. Une comparaison des principales traversées en Autriche, France et Suisse montre les différentes approches qu'ont adoptées ces pays pour faire face au problème.



Quels enseignements peut-on tirer de la situation actuelle

Il n'existe pas de coordination entre les différentes politiques nationales. Il est donc impossible que l'effet positif soit généralisé. Les effets sont limités à un axe, une région donnée, empirant la situation pour les autres.

La politique actuelle pour promouvoir le transfert sur le rail dans les régions transalpines n'est pas consistante. Elle manque donc de puissance. C'est en particulier le cas pour la politique de l'Union Européenne qui ne parvient pas à protéger les zones sensibles comme les Alpes des dommages causés par le transport (p.ex. d'après la proposition de la Commission Européenne, la nouvelle solution éco-point ne devrait plus contenir la clause de 108 % dont le but est de limiter le trafic routier). Or la protéger les zones sensibles, c'est justement ce que demande le protocole de transport de la convention alpine.

En général, la capacité des infrastructures de transport (route et rail) n'est pas un facteur limitant. Dorénavant et déjà, la capacité de l'infrastructure ferroviaire actuelle des Alpes est suffisante pour transiter par rail une quantité de fret considérable.

UNE AUTRE POLITIQUE EST NECESSAIRE

La protection des zones sensibles (Alpes, Pyrénées,...) des dommages causés par le transport de marchandises est un objectif communautaire. Il faut donc reorienter de la politique de l'Union Européenne de façon cohérente afin qu'elle aille en ce sens.

Il faut limiter le nombre de camions traversant ces zones sensibles et ce, pour toute la région alpine. La politique commune doit définir des mécanismes de marché non discriminatoires pour allouer ce quota et encourager l'utilisation d'autres modes de transport (rail ou transport par mer sur de petites distances, le long de la péninsule ibérique).

La **capacité actuelle** des infrastructures de transport dans les Alpes devrait être **exploitée de manière optimale**. Il ne faut pas construire de nouvelles infrastructures routières à travers des zones sensibles. La priorité est de mieux exploiter l'infrastructure ferroviaire existante. Le **tunnel du Mt Blanc ne doit pas être rouvert aux camions**. Il

est par contre nécessaire d'améliorer les **services ferroviaires** du Mt Cenis, disposant encore d'une capacité inexploitée, et d'ouvrir l'axe ferroviaire longeant



le sud du lac de Genève (Ligne du Tonkin).

Le rail doit donc offrir des services de haut niveau en matière de transport transalpin, réduisant le temps d'attente aux frontières et augmentant la productivité avec l'interopérabilité de la technologie afin de satisfaire aux attentes des clients. C'est une condition pour une utilisation optimale des infrastructures ferroviaires dans les Alpes et en Europe.

La politique européenne doit donc créer des mesures pour **promouvoir l'utilisation du rail** non seulement

pour la traversée des Alpes mais du **point de départ au point d'arrivée**. Ces mesures d'encouragement prennent la forme d'une **redevance kilométrique** qui serait appliquée partout en Europe et qui prendrait en considération les coûts externes, et le développement d'un réseau combiné de transport dense. La tendance actuelle visant à promouvoir le ferroutage n'est pas une solution pour l'avenir. Mettre des camions entiers sur des rails n'est ni sensé d'un point de vue économique, ni d'un point de vue écologique. Ce n'est qu'une solution nécessaire tant qu'il n'existe pas de meilleure solution.

La population vivant le long des itinéraires de transit alpins doit être protégée au maximum. Les camions traversant les Alpes doivent être soumis à une **interdiction de circuler la nuit et le week-end** ainsi qu'à des **normes élevées de sécurité en matière d'équipement** (p. ex. équipement de protection contre le feu).

*Ce prospectus est produit par T&E dans le cadre du projet «Freight: From Road to Rail».
Ce projet est soutenu par le Ministère du Transport suisse, le gérant de l'infrastructure ferroviaire suédois,
les gouvernements de la Catalogne et du Pays basque et de plusieurs ONGs suisses.*

T&E est une organisation européenne chapeautant les organisations non-gouvernementales qui travaillent dans le domaine du transport et l'environnement pour une approche plus environnementale du transport.

T&E

Bd. de Waterloo 34 • B-1000 Brussels • Belgium
T: +32 2 502 99 09 • F: +32 2 502 99 08
E-mail: info@t-e.nu • Homepage: www.t-e.nu

JUIN 2001