



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit



**NEU
NOUVEAU
NUOVO
NOVO
15.11.2004**

**VIII^{ème} réunion de la Conférence alpine
16 novembre 2004, Garmisch-Partenkirchen**

P.O.J. 7

Transports

**Annexe 2
Rapport de synthèse de la mise en œuvre du protocole Transports**

P.O.J. 7

Transports

Rapport de synthèse de la mise en œuvre du protocole Transports

Sommaire détaillé

Introduction

1. Les stratégies des pays alpins en faveur du transport durable, dans et à travers les Alpes

- 1.1 Le développement durable dans les politiques nationales de transport
 - la stratégie nationale du développement durable en Allemagne
 - la stratégie nationale du développement durable en Autriche
 - la stratégie nationale du développement durable en France
 - la prise en compte des indicateurs transports
- 1.2 Un cadre juridique et programmatif toujours en évolution
 - le Plan des infrastructures fédérales de transport en Allemagne
 - le CIADT en France
 - le PGTL en Italie
- 1.3 Des modes concrets de promotion des principes du développement durable dans les transports : tarification, scénarios de prospective, recherche
 - la tarification des transports à coûts réels
 - les scénarios prospectifs étudiés
 - la recherche et les transports durables

2. Le développement des grands projets de coopération à travers les Alpes

- 2.1 L'amélioration de la sécurité des passages alpins
 - les passages routiers franco-italiens
 - le doublement du tunnel routier du Tauern
- 2.2 Les services alternatifs développés
 - une nouvelle autoroute ferroviaire expérimentale entre la France et l'Italie
 - le « Plan d'action Brenner 2005 »
 - le corridor IQ-C
 - le développement du transport maritime de marchandises
 - le plan d'action sur la ligne ferroviaire du Tauern
- 2.3 De nouvelles infrastructures alpines au service du report modal vers le ferroviaire
 - l'axe Lyon-Turin-Ljubljana et le tunnel de base sous le Mont d'Ambin
 - les nouvelles liaisons ferroviaires alpine suisses, et leurs grands tunnels
 - le tunnel de base du Brenner

3. Les accès aux grands passages alpins et la mobilité intra-alpine

- 3.1 Les accès nationaux aux grands passages alpins
 - la ligne d'accès à la nouvelle transversale alpine en Suisse
 - le raccordement de la Suisse au réseau à grande vitesse allemand et français
 - les lignes d'accès au tunnel de base du Brenner
 - les lignes d'accès aux passages français
- 3.2 des projets et des mesures visant à influencer la mobilité intra-alpine
 - le refus du contre-projet à l'initiative populaire Avanti
 - l'initiative de limitation de la circulation routière dans le land du Tyrol
 - des circulations plus douces dans les cités alpines italiennes
 - les transports publics dans les agglomérations alpines
 - les dessertes touristiques

4. Les échanges alpins et l'Union Européenne

- 4.1 les projets INTERREG III B dans le champ des transports
- 4.2 la place des itinéraires alpins dans les réseaux RTE
- 4.3 les directives récentes ou en projet
 - directive pour la sécurisation des longs tunnels routiers
 - proposition de directive « week-end ban »
 - nouvelle directive sur la tarification des infrastructures
 - programme Marco Polo
 - développement de l'interopérabilité
 - directive sur le bruit
 - interopérabilité
 - directive-cadre sur la qualité de l'air
 - proposition de stratégie sur la pollution de l'air

Introduction

Lors de la 7^{ème} conférence alpine, en octobre 2002 à Merano, la présidence italienne avait présenté un document intitulé « Situation des transports dans la région alpine: synthèse des politiques nationales dans le domaine de la mobilité durable ».

La présidence allemande ayant souhaité qu'un document de même nature soit désormais systématiquement produit pour toute nouvelle conférence alpine, le présent rapport actualise celui établi pour Merano. Comme pour le document initial de 2002, les trois premières parties ont été rédigées à partir de contributions écrites des pays signataires, qui ont été synthétisées et agencées par grands thèmes.

La synthèse rappelle les orientations déjà décidées avant cette date, lorsqu'elles éclairent le cadre dans lequel s'inscrit une politique alpine des transports durables. Mais elle tient compte en priorité des actions conduites depuis la fin 2002 pour un développement maîtrisé et durable des transports, dans et à travers les Alpes :

- Les stratégies pour promouvoir le transport durable,
- les grands projets de coopération transfrontalière visant notamment le report modal,
- l'accès aux Alpes et la mobilité intra-alpine.

La synthèse signale également les positions qui ont été prises durant la même période par l'Union européenne, et qui intéressent directement l'espace alpin. Les principales dispositions du protocole Transport sont traitées au fil des différentes parties du rapport, sans toutefois les organiser par article pour éviter une lecture fastidieuse.

Les dispositions du protocole pouvant se rapporter à une vision stratégique de la mobilité durable sont plutôt traitées dans la première partie : les principes des transports durables (article 3), leur prise en compte dans les autres politiques (article 4), le renforcement éventuel des réglementations nationales (article 6), la stratégie générale de la politique des transports (article 7), la tarification et les coûts réels (article 14).

Parmi les aspects liés au développement des transports publics (article 9), des transports ferroviaires et fluvio-maritimes (article 10), des transports routiers (article 11) et des installations pour le tourisme (article 13), on a distingué ceux qui reposent aujourd'hui sur une coopération transfrontalière active et qui font l'objet de la deuxième partie, de ceux qui intéressent davantage les politiques nationales et figurent en troisième partie.

La façon dont les collectivités locales des régions alpines participent à la mise en œuvre des orientations du protocole (article 5) est abordée dans le cadre des projets Interreg traités en quatrième partie, qui rappelle ce que le développement des transports durables dans les Alpes peut trouver dans le cadre d'action ouvert par l'Union Européenne.

Première partie

Les stratégies des pays alpins en faveur du transport durable, dans et à travers les Alpes

Depuis Merano, les pays alpins ont conforté des dispositions déjà largement à l'œuvre lors de la réunion de la précédente conférence alpine, mais certaines dispositions nationales ont assez sensiblement évolué. A ce titre, les politiques pour des transports et une mobilité durables s'inscrivent généralement dans des stratégies plus larges de promotion du développement durable.

1.1. Le développement durable dans les politiques nationales de transports

Un développement des transports non maîtrisé est source d'insécurité, de bruit, de pollution et de consommation d'espace et d'énergie non renouvelable, dont les conséquences sont supportées par les usagers et par les riverains des infrastructures.

Ces problèmes environnementaux locaux peuvent, sous certaines conditions climatiques (inversion de température), conduire à des niveaux de pollution sensibles dans les zones de concentration des trafics, et notamment celles des franchissements alpins. La priorité doit y être donnée à une meilleure utilisation des réseaux existants et, s'ils s'avèrent indispensables, à une insertion exemplaire des projets nouveaux.

A une échelle plus globale, la question du changement climatique est appelée à s'intégrer davantage aux politiques publiques, en raison des risques potentiels et des coûts prévisibles. Le secteur des transports produit aujourd'hui 31% des émissions de gaz à effet de serre et plus du quart des émissions totales de CO₂.

Plusieurs pays alpins tiennent compte de ces questions dans leur stratégie nationale pour les transports, bien au-delà des seules spécificités alpines. Il est en effet difficile de limiter aux seules régions alpines l'approche environnementale des transports, telle qu'elle émerge de la rédaction du protocole : les transports relèvent d'une logique systémique et pas seulement géographique. Trois exemples en témoignent.

L'Allemagne a complété, en 2004, la stratégie nationale sur le développement durable déjà adoptée par le gouvernement fédéral en avril 2002. La politique des transports de la République fédérale d'Allemagne se fonde sur quatre points ayant pour objectif la réalisation d'un système de transports durable et pérenne :

- mise à profit des moyens de délestage potentiels par le contrôle de l'évolution de la structure de l'habitat et le renforcement de l'efficacité du système de transports (éviter les effets susceptibles d'augmenter le volume du trafic),
- augmentation de la part des modes de transport mieux adaptés aux impératifs de l'environnement (transfert modal),
- mise à profit des effets synergétiques, perfectionnement et mise en réseau des procédures de planification (intégration),

- utilisation renforcée de techniques innovantes en vue de réduire, dès l'origine, la création de pollutions ou de nuisances dues à l'augmentation de la circulation (technologie).

Dans le cadre de la mise à jour de sa stratégie nationale sur le développement durable, le gouvernement fédéral a commencé, en 2004, à mettre au point une stratégie intégrée dans le contexte européen, dont le but consiste à promouvoir les carburants de substitution et les techniques de propulsion alternatives. Cette stratégie s'appuie sur les efforts en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie dans le domaine des transports, ainsi que sur les résultats de la science et de la recherche.

L'Autriche a adopté, outre un plan général des transports, une stratégie nationale de développement durable ainsi qu'une stratégie visant à atteindre l'objectif de Kyoto.

Dans ces deux documents, des mesures qui contribuent également à atteindre les objectifs de la convention alpine, sont proposées :

- la stratégie autrichienne de développement durable contient un programme de travail pour les transports durables, un programme de sécurité des transports ainsi qu'une initiative sectorielle de gestion de la mobilité ;
- le programme de mesures pour les transports de la stratégie autrichienne visant à atteindre l'objectif de Kyoto prend en compte une grande partie des champs d'action abordés dans le protocole Transports. Ainsi, des mesures visant à réduire les nuisances dues aux émissions, à améliorer le transport ferroviaire de marchandises et le transport public de passagers, ou à adapter l'aménagement du territoire et la planification régionale sont contenues dans cette stratégie.

La France a adopté, en 2003, une stratégie nationale du développement durable, élaborée après une large concertation avec les acteurs concernés (élus, associations, entreprises, syndicats, média, administrations,...), articulée autour des 3 piliers du développement durable (économique, sociétal et environnemental).

Un programme d'actions très concrètes est défini, dont un certain nombre dans le domaine des transports. L'objectif recherché est de découpler la croissance économique et les impacts environnementaux des transports, par des actions sur la demande de mobilité, le développement de l'intermodalité, l'aménagement des infrastructures, la gestion des réseaux et leur interconnexion, la tarification, la technologie.

Dans ce cadre, le plan santé – environnement adopté en juin 2004 prévoit, au titre des actions qui concernent les transports, un dispositif fiscal visant à favoriser la réduction des particules diesel par les sources mobiles, la promotion des modes de déplacements alternatifs et une meilleure prise en compte de l'impact des nouvelles infrastructures sur la santé.

Contre les nuisances sonores, un plan d'actions contre le bruit, annoncé en octobre 2003, vise notamment l'isolation phonique des logements soumis à un bruit excessif (d'origine aérienne, routière ou ferroviaire), en particulier dans les vallées alpines.

Enfin, suite à la ratification du protocole de Kyoto, la France a engagé la préparation d'un plan climat 2004, dont les dispositions relatives au domaine des transports sont encore à l'étude.

En Suisse, l'objectif de développement durable est inscrit dans la Constitution fédérale. Ce principe se répercute également sur la politique suisse des transports, puisque l'un de ses objectifs principaux est d'écouler le trafic supplémentaire tout en respectant l'environnement.

Cet objectif est réalisé par les mesures suivantes :

- renforcement des transports publics par un programme de modernisation de l'infrastructure et du système ferroviaires qui comprend quatre grands projets de construction (1^{ère} et 2^{ème} étapes de Rail 2000, nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse et diminution du bruit des chemins de fer) ;
- Egalisation des conditions de concurrence entre le rail et la route. L'introduction en 2001 de la redevance sur le trafic des poids lourds proportionnelle aux prestations constitue un pas important dans ce sens ;
- transfert sur le rail d'une part aussi grande que possible des marchandises acheminées par la route. Depuis l'adoption de l'initiative des Alpes en 1994, ce transfert constitue un mandat inscrit dans la Constitution fédérale.

D'autres actions existent dans plusieurs pays à d'autres échelles, par exemple en Allemagne, où la protection de l'infrastructure des transports contre les risques naturels constitue un objectif permanent (mesures de prévention au niveau de l'ingénierie biologique, assainissement de forêts protectrices, reforestation, mise en place de dispositifs techniques spéciaux, construction de galeries de protection....).

Les indicateurs transports sont mieux pris en compte dans les objectifs de qualité environnementale

En France, le ministère des transports a élaboré en mai 2003 un recueil d'indicateurs sur les principaux corridors traversant la France. Il permet de suivre, conformément aux schémas de services collectifs des transports, l'évolution d'un certain nombre de données objectives caractérisant les trafics, leur répartition modale et la qualité environnementale, sur quelques grands axes et passages.

Pour mettre à la disposition des citoyens une série d'indicateurs statistiques sur la situation de la France, comparée à celle de ses partenaires étrangers, un groupe de travail interministériel a mené un premier travail, fondé de manière privilégiée sur des éléments statistiques, comme une étape vers l'élaboration d'un rapport périodique plus ambitieux, intégrant notamment les dimensions internationale et territoriale et la gouvernance du développement durable. La société civile (experts, associations, élus, entreprises,...) était associée à ces travaux, qui seront portés à la connaissance du gouvernement à l'occasion de la prochaine Commission Interministérielle du Développement Durable (CIDDD).

1.2 Un cadre juridique et programmatif toujours en évolution.

La satisfaction des besoins de transport est un enjeu majeur pour l'économie des pays alpins et leur positionnement dans l'Europe élargie, d'autant que la qualité du système de transport est un facteur clé de la compétitivité et de l'attractivité d'un pays. La position centrale des pays alpins crée certes des inconvénients, mais elle peut cependant être valorisée en assurant la fluidité des trafics d'échanges et de transit qui constituent une source de revenus grâce au développement de l'accueil et des services, notamment dans le domaine du tourisme et de la logistique. Des stratégies de développement pérenne sont recherchées, qu'il s'agisse des métropoles au rayonnement international que des territoires même les plus enclavés.

L'Allemagne a défini dans le Plan 2003 des infrastructures fédérales de transport (Bundesverkehrs-wegeplan 2003) ses conceptions concernant la politique d'investissement relative à l'élargissement et au maintien – d'ici à l'an 2015 – de l'infrastructure des transports, y compris les investissements dans le réseau des grandes routes fédérales, le réseau des voies d'eau fédérales et le réseau des voies ferroviaires des Chemins de fer fédéraux.

Le plan prévoit, entre autres, de :

- garantir une mobilité durable et compatible avec les impératifs de l'environnement,
- renforcer la place économique allemande en vue de la création et de la préservation d'emplois,
- promouvoir la mise en place de structures durables de l'espace et de l'habitat,
- créer des conditions de concurrence équitables et comparables pour tous les modes de transport,
- augmenter la sécurité des transports dans l'intérêt des usagers et de la population en général,
- réduire les exigences utilitaires à l'égard de la nature, du paysage et des ressources non renouvelables,
- diminuer les nuisances sonores, les émissions de matières polluantes et de gaz climatiques (CO₂ en particulier),
- promouvoir l'intégration européenne.

Outre une évaluation dans le cadre d'une étude de rentabilité actualisée, tous les projets ont été examinés en vue de leurs incidences éventuelles sur l'environnement et la protection de la nature. Les projets comportant des risques écologiques considérables ont été soumis à une évaluation particulière des risques environnementaux. L'importance des projets pour le développement de la structure du territoire a été évaluée en fonction d'une analyse d'impact sur l'espace.

Parallèlement, en application des grandes lois structurelles (Première Loi sur le volet ferroviaire et Cinquième Loi sur les grandes routes fédérales), des projets de loi fondés sur les dispositions du Plan 2003 des infrastructures fédérales de transport sont actuellement discutés au sein du Parlement fédéral.

« En janvier 2002, à l'issue d'une vaste procédure de consultation, la **République d'Autriche** a publié le **Plan général des transports 2002 pour l'Autriche**. Celui-ci, qui a pour but essentiel la « mobilité durable », poursuit les objectifs sectoriels suivants :

- renforcer l'Autriche en tant qu'espace économique
- développer les réseaux de manière efficace et adaptée aux besoins
- améliorer la sécurité
- garantir le financement des mesures
- faciliter l'application de celles-ci.

L'étude des principaux couloirs, nœuds et liaisons avec l'étranger a servi de base à l'élaboration d'un programme d'investissements qui est subdivisé en plusieurs tranches échelonnées dans le temps, et englobe le transport routier, le transport ferroviaire et la navigation intérieure. »

En France, le nouveau gouvernement français mis en place à l'été 2002 a défini de nouvelles orientations après un large débat parlementaire.

Dès l'été 2002, tous les grands projets d'infrastructures de transport ont été expertisés, afin de s'assurer de leur opportunité et de fixer les priorités à l'horizon 2025. Cet audit s'est accompagné d'un rapport sur les enjeux de l'aménagement du territoire, et de rapports parlementaires plus thématiques sur le maritime et le ferroviaire. A la suite de cette mobilisation, un grand débat parlementaire a eu lieu au printemps 2003 sur la politique des transports pour les 20 prochaines années : « quelles ambitions et quels moyens pour nos infrastructures ? ».

Sur ces bases, et dans la lignée des schémas multimodaux de services collectifs de transports de voyageurs et de marchandises adoptés en 2002, un comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) s'est réuni le 18 décembre 2003, spécialement consacré à la politique des transports. Ce comité a défini la nouvelle politique française des transports autour de plusieurs objectifs : le développement économique, l'attractivité du et des territoire(s) dans une Europe élargie, et la prise en compte des enjeux environnementaux globaux et locaux.

Les orientations retenues tiennent compte de perspectives de croissance de la demande de transport qui restent importantes dans les vingt prochaines années. Elles privilégient l'amélioration de la qualité du service rendu à l'utilisateur, l'amélioration des réseaux existants, un rééquilibrage nécessaire des différents modes de transport, l'impératif de la sécurité routière et la lutte contre le bruit.

La question des franchissements des grands massifs sensibles des Pyrénées et des Alpes a été particulièrement étudiée. Le projet de liaison ferroviaire mixte entre Lyon et Turin a été confirmé comme l'un des grands projets de l'intermodalité, les travaux d'amélioration de la ligne existante (et notamment l'élargissement au gabarit B+ du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis) ont été validés. Le projet de liaison maritime entre Fos et Savone a été inscrit comme un des moyens utiles à l'évitement du franchissement des Alpes par le mode routier.

Mais la France observe par ailleurs attentivement la stagnation depuis dix ans des trafics routiers dans ses passages nord alpins, voire leur tendance à la baisse au

cours des dernières années. Des investigations fines sont nécessaires pour interpréter ces tendances afin de prévoir avec le minimum d'incertitudes les perspectives d'évolution des trafics de fret et leurs conséquences pour les futures infrastructures ferroviaires nouvelles de grande capacité.

En Italie, la mise en œuvre des orientations nationales déjà définies en 2001/2002 monte en puissance. Les orientations nationales s'organisent dans un Plan général des transports et de la logistique (PGTL) arrêté en 2001, qui intéresse plutôt la mobilité transalpine et intra-alpine. Le PGTL est complété par des plans de transport aux différents échelons locaux, davantage liés à la mobilité locale.

Le Plan général vise à endiguer la croissance exponentielle du trafic routier et sa concentration sur les grands axes, avec 3 objectifs :

- le développement du potentiel de transport ferroviaire des marchandises à travers l'arc alpin, en liaison également avec les principaux ports du Nord de l'Italie;
- la création d'itinéraires pour développer le transport de marchandises du Nord au Sud par chemin de fer avec des gabarits adaptés au transport de conteneurs et de caisses mobiles (même hors normes), en liaison avec les ports de transbordement de Gioia Tauro, Tarante, Gênes, Trieste (autoroutes ferroviaires) et les principaux cols alpins ;
- le renforcement du système des terminaux d'échange pour le transfert route-rail dans le Sud selon une hiérarchie technique et fonctionnelle de ces terminaux (ports secs, centres intermodaux et plates-formes logistiques) et en prenant en compte les potentielles zones desservies.

Dans ce cadre, l'Italie continue d'apporter une attention particulière :

- Au système des franchissements ferroviaires alpins et des lignes d'accès, par le renforcement de toutes les liaisons alpines actuelles et du raccordement du port de Gênes et de la Ligurie à la plaine du Pô et aux cols du Simplon et du Gothard, ainsi que l'amélioration du contournement (*Gronda*) Nord de Milan.
- Aux aménagements strictement nécessaires du réseau routier, pour l'adaptation du réseau existant aux enjeux de la sécurité, et pour résoudre des goulets d'étranglement évidents : actions de renforcement (Turin-Milan, Sacile-Conegliano) ou de nouvelles liaisons (Asti-Cuneo, route de piémont Lombarde, route de piémont Vénitienne, liaison Brescia-Bergamo-Milan dite Bre-Be-Mi, contournement de Mestre).
- A la maîtrise de la mobilité au niveau local, qui exige désormais un « Plan urbain du trafic » pour toute commune de plus de 30 000 habitants. L'objectif est le renforcement des transports en commun, l'identification de restrictions et de limitations à la circulation des particuliers (zones à trafic limité, zones piétonnes), la tarification du stationnement en centre ville, etc.

L'ensemble de ces développements a connu un appui important avec la promulgation en 2002 de la « Loi Objectif » et le premier Programme des infrastructures stratégiques.

Le plan d'interventions pour le système de transports existant dans la zone alpine s'inscrit dans le chapitre spécial dédié au « Système des franchissements », qui prévoit une dépense globale de 227,2 millions d'euros d'ici la fin de 2004, et donne la priorité au renforcement du réseau intégré de transports trans-européens (TEN) financés par l'UE:

- le couloir du Brenner, avec le nouveau tunnel ferroviaire et le renforcement de l'axe autoroutier Munich-Bolzano-Vérone et le nouveau contournement Mantoue-Parme;
- le couloir 5, avec le nouveau tunnel de base transfrontalier de la liaison Lyon-Turin-Trieste et le tunnel ferroviaire en vallée de Suse, et le renforcement de la dorsale autoroutière Turin-Milan-Brescia-Venise;
- le développement du système des « Autoroutes de la mer », avec le renforcement des dessertes nord-sud par mer et des ports intéressés.

5 programmes de renforcement ou de sécurisation d'axes routiers existants sont également prévus : la création d'une galerie de sécurité du tunnel du Fréjus, le renforcement du tunnel du Mont Blanc, et le renforcement des accès aux cols du Fréjus, du Simplon et du Brenner.

L'Italie a également soutenu des couloirs majeurs du projet de développement d'autoroutes ferroviaires, principalement sur les deux lignes côtières italiennes et les sections Fréjus-Turin-Milan (Bologne).

1. 3 Des modes concrets de promotion des principes du développement durable dans les transports : tarification, scénarios de prospective, recherche

La tarification des transports à coûts réels

En Allemagne, les bases juridiques de l'introduction d'un système de redevances d'utilisation de l'infrastructure autoroutière pour véhicules utilitaires lourds calculées en fonction de l'émission de polluants et des kilométrages parcourus ont été fixées en 2002/2003.

Le démarrage du système de péage électronique, qui fait appel à une haute technologie novatrice en cours de finalisation, est désormais prévu pour 2005. Après déduction des coûts d'exploitation, de surveillance et de contrôle du système, les recettes du péage seront transférées au budget des transports et affectées uniquement et intégralement à des projets d'amélioration de l'infrastructure des transports, et plus spécialement à la construction de grandes routes fédérales.

En Autriche, à la fin du système des écopoints en décembre 2003, des péages en fonction des kilomètres parcourus pour les poids lourds et les autobus ont été introduits sur les autoroutes et les voies rapides autrichiennes, le 1^{er} janvier 2004. Actuellement les tarifs des péages par km sont échelonnés en fonction du nombre d'essieux. Une nouvelle évolution du système et une prise en compte des normes environnementales des véhicules est actuellement envisagée. L'augmentation de 3 centimes par litre de la taxe sur les huiles minérales pour ce qui concerne le gazole le

1^{er} janvier 2004 a constitué un pas supplémentaire vers l'attribution des coûts réels du transport routier. La taxe sur les huiles minérales pour les carburants sans soufre n'a été augmentée que de 2 centimes par litre, afin d'encourager le développement de ce type de carburants.

La France a révisé ses méthodes de calculs de coûts des infrastructures dans une instruction-cadre ministérielle du 25 mars 2004 : elle harmonise les méthodes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transports, dont la prise en compte des coûts externes. Avant même son approbation définitive, ces principes ont été soutenus par la partie française dans les études de la future liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin.

Des analyses d'imputation des charges d'infrastructures ont porté, d'une part sur l'approche globale de la couverture des coûts d'infrastructure par les différents usagers et, d'autre part, sur une estimation plus détaillée des coûts marginaux sociaux sur différentes sections types de routes et d'autoroutes. A leur suite, les taux de TIPP sur le gasoil ont été rapprochés de ceux sur l'essence en 2004, et différentes études ont été conduites pour vérifier comment une tarification adaptée peut peser sur le comportement des usagers dans l'usage des routes alpines, ou contribuer à financer les infrastructures alternatives. Ces réflexions se poursuivront dans le cadre du projet Lyon-Turin, la France et l'Italie ayant récemment convenu de rechercher des mesures de régulation du mode routier pour soutenir l'attractivité de la future liaison.

Dispositif de financement innovant, la création d'une nouvelle agence pour le financement des infrastructures de transport a été décidée en 2004. Elle apportera la part de l'Etat (7,5 Md€ d'ici 2012) dans le financement des grands projets d'infrastructures nouvelles de transport (lignes ferroviaires, autoroutes, voies navigables, investissements liés aux autoroutes de la mer), notamment sous forme de subventions ou d'avances remboursables. 75% des projets envisagés sont des projets ferroviaires ou fluviaux. Les ressources de l'agence s'appuieront notamment sur les dividendes autoroutiers, ainsi appelés à financer les offres alternatives, notamment dans les Alpes.

En Italie, le Plan Général des Transports italien identifie une série d'orientations et de directives destinées à l'application du principe de la prise en compte des coûts existants (« internalisation »), selon ce qui est prévu dans le Protocole Transports à l'art. 10 - point 1 c). En réalité il n'est pas retenu d'interventions spécifiques, mais le problème est renvoyé à une analyse particulière.

En Suisse, afin de favoriser le transfert modal, objectif inscrit dans la Constitution fédérale depuis l'acceptation de l'article sur la protection des Alpes, la redevance poids-lourds proportionnelle aux prestations (RPLP) a été mise en œuvre dès janvier 2001. Cette redevance applique le principe pollueur-payeur et permet d'amortir les effets de l'augmentation progressive de la limite de poids des camions qui sera portée à 40 tonnes en 2005. Deux tiers des recettes de la RPLP sont affectés au financement des NLFA et des autres grands projets d'infrastructures de transport public. La redevance est calculée en fonction des kilomètres parcourus, du poids total auto-

risé et des normes d'émissions polluantes du véhicule. Les taux sont fixés par période, ceux en vigueur à ce jour expireront le 31 décembre 2004.

Le 22 juin 2004, le comité mixte des transports terrestres, qui assure le suivi des accords UE-Suisse, a donc fixé les taux applicables à compter du 1^{er} janvier 2005. Ces nouveaux taux seront en vigueur jusqu'à la mise en service du tunnel de base du Lötschberg prévue en mai 2007, ou jusqu'au 1^{er} janvier 2008 si le tunnel n'est pas en service à cette date.

Les scénarios prospectifs étudiés

En France, les scénarios de croissance des trafics pour les 20 ans à venir retiennent les facteurs suivants :

- Le trafic routier sur les grands itinéraires nationaux (voyageurs et marchandises) devrait augmenter d'environ 50 % (fourchette de 40% et 60% selon la croissance du PIB), ce qui constituerait une nette rupture avec les croissances beaucoup plus fortes observées aux cours des 20 dernières années.
- Le trafic de fret ferroviaire devrait se développer sur les axes massifiés, à condition d'apporter la qualité de service et la capacité nécessaires ; ce développement n'aurait cependant qu'un impact limité sur la croissance globale du transport routier de marchandises (inférieur aux aléas de la croissance économique).
- Le trafic de fret par la voie maritime est appelé à se développer sur de nouveaux services maritimes dans le cadre de la mise en œuvre des autoroutes de la mer, qui devraient ainsi permettre d'absorber une partie de la croissance du trafic dans la partie sud des Alpes, principalement au passage de Vintimille, notamment pour le transfert de matières dangereuses.
- Le trafic ferroviaire de voyageurs se développerait à un rythme comparable à celui du trafic routier, sa croissance restant en grande partie liée à la réalisation de lignes nouvelles à grande vitesse.
- Le transport aérien intérieur aurait une croissance très ralentie par rapport aux périodes passées ; ce ralentissement, lié à la maturité de la demande et au développement des TGV, pourrait être sensiblement atténué par une présence plus significative des compagnies à bas coûts sur le marché intérieur.
- Les transports collectifs urbains et périurbains desservant et reliant les zones denses disposent d'un important potentiel de croissance lié aux améliorations de la qualité de l'offre (fréquences, confort) et aux difficultés de circulation automobile prévisibles dans ces zones.
- Enfin, les risques de congestion des grandes infrastructures seraient localisés sur un nombre limité d'axes de transport et de plates-formes d'échanges : les axes nord-sud (routiers et ferroviaires), certains pôles d'échanges (ports et aéroports de niveau international), ainsi que dans les grandes agglomérations qui constituent des nœuds de transport.

Compte tenu des infrastructures nouvelles déjà décidées et des perspectives d'une meilleure utilisation des réseaux existants (aménagement localisés de capacité, ges-

tion des sillons, étalement de la demande...), les difficultés les plus importantes à l'horizon 2025 devraient se situer, pour ce qui intéresse la zone alpine, sur les axes nord-sud, et principalement la vallée du Rhône et l'axe languedocien, l'accès aux stations touristiques des Alpes du nord, et les zones urbaines ou périurbaines.

L'Italie a développé dans son Plan général des transports et de la logistique deux scénarios pour accompagner les choix de stratégie : un scénario tendanciel de statu quo, un scénario de rééquilibrage et rationalisation modale fondé sur des interventions sur les performances des services, sur les prix, sur l'organisation des entreprises et sur l'efficacité des processus logistiques. Ce scénario vise la réduction de la demande des modes individuels et une amélioration de l'offre des modes alternatifs (chemin de fer, avion, cabotage) de façon à obtenir le « plus grand rééquilibrage modal possible » de la demande de transport sur les moyennes et grandes lignes.

Les éléments caractérisant le scénario passagers sont:

- route : respect des limites de vitesse, augmentation de 10% des péages en valeur réelle, augmentation de 10% du prix du carburant en valeur réelle;
- chemin de fer : augmentation des fréquences et des vitesses commerciales sur toutes les liaisons et en particulier sur celles desservies par les Hautes performances;
- avion : augmentation des fréquences des liaisons, réduction des tarifs de 12% en termes réels.

Les éléments principaux du scénario marchandises sont :

- route : respect rigoureux des limites du code de la route (rapport entre les heures de stationnement et les heures de marche, vitesse maximum pour les divers types de route), augmentation des péages autoroutiers de 10% en valeur réelle, augmentation du carburant de 10% en valeur réelle, réduction du pourcentage des voyages haut-le-pied des 35% actuels à 25% ;
- chemin de fer : réduction de 10% du coût du ferroutage (subvention à la demande), réduction de 30% des temps de rendement du transport traditionnel, institution de nouvelles lignes de raccordement, augmentation de la charge utile remorquée des convois de marchandises ;
- cabotage : institution de nouvelles lignes de liaisons roulières, réduction de 30% du coût du Ro-Ro (subvention à la demande).

La recherche et les transports durables

L'Allemagne voit, dans les techniques d'entraînement et les carburants alternatifs, un centre d'intérêt net de recherche et de développement pour la circulation durable. En font partie aussi l'assurance de conditions générales préalables fiscales et techniques judicieuses. En outre, l'Allemagne prend part financièrement de manière déterminante à l'INTERREG III, projet B, " Alp frail " [= Alpine Freight Railway].

L'Autriche encourage, dans une série d'initiatives, le développement et la diffusion des technologies de transport respectueuses de l'environnement. Ainsi, le programme d'impulsion « Systèmes et services de transport intelligents (IT2S) » participe au soutien de l'économie par des projets de recherche en coopération avec l'industrie des techniques des transports. Il se compose des 6 programmes suivants (pour un montant de 35 M€ sur 2002-2003) :

- MOVE (mobilité et technologie de transport) consacré au développement de solutions multimodales pour le transport de passagers et de marchandises (terminé le 31/12/03) ;
- Logistik Austria Plus initiant des concepts et des solutions innovants dans la logistique (terminé le 31/12/03), qui a donné lieu à un « prix de la logistique » décerné pour la première fois en 2004 ;
- Infrastructure intelligente consacré aux applications télématiques ;
- Initiative de technologie Danube consacré au domaine de la navigation fluviale ;
- Système innovants Rail consacré au ferroviaire ;
- Programme de technologie A3 (Austrian Advanced Automotive Technology) consacré à l'industrie automobile ;
- Recherche pour une mobilité durable et respectueuse de l'utilisateur prenant en compte la dimension socio-économique de la mobilité.

En France, le 3^{ème} programme de recherche dans les transports terrestres (PRE-DIT), qui se déroule sur les années 2002-2006 (avec un financement public d'environ 300 M€), est centré sur les enjeux suivants : mobilité et territoire, sécurité, environnement et marchandises. Trois grands axes de recherche sont à souligner : économies d'énergie et réduction des émissions de gaz à effet de serre, réduction du bruit, sécurité routière.

Au programme « Véhicules propres et économes en énergie » de septembre 2003, s'ajoutent des mesures du plan « santé-environnement » visant les véhicules routiers et ferrés. L'objectif est de concevoir, de réaliser et de faciliter le lancement commercial des véhicules à meilleur rendement énergétique, qui émettent moins de gaz à effet de serre et moins de polluants atmosphériques, en offrant un cadre de recherche et de développement sur 5 ans, ayant des effets sur les produits commercialisés d'ici 10 ans, et en incitant à l'achat de véhicules les plus propres pour les toutes prochaines années.

Deuxième partie

Le développement des grands projets de coopération à travers les Alpes

Les différents pays alpins sont tous engagés dans une politique de coopération qui résulte du caractère transfrontalier du massif et des grands corridors d'échanges qui le traversent. Depuis 2002, malgré les difficultés financières réelles, la sécurité des passages s'améliore et les grands projets d'offre alternative avancent, qu'il s'agisse de rendre plus performants les services offerts, ou de promouvoir des infrastructures nouvelles.

2.1 L'amélioration de la sécurité des passages alpins

Les passages routiers franco-italiens

La réouverture à l'ensemble des poids-lourds du tunnel du Mont Blanc, le 25 juin 2002, s'est faite d'abord en alternat, puis depuis le 1^{er} mars 2003, sans alternat. Au cours du mois de mai 2004, 115 828 véhicules avaient franchi le tunnel, dont 31 551 poids lourds.

La France et l'Italie ont fixé un objectif de partage des trafics de poids-lourds de l'ordre de 35% pour le tunnel du Mont Blanc et de 65% pour celui du Fréjus. Mais depuis la réouverture, le tunnel du Fréjus conserve la majeure partie des trafics (275 537 véhicules dont 127 575 poids lourds au cours du mois de mai 2004, pour l'ensemble des deux passages). Le tunnel du Mont Blanc ne représentait toujours que 25% du total des poids-lourds fin mai 2004. Ce pourcentage est en hausse régulière, quoique faible. Les péages des deux tunnels ont été récemment augmentés.

Une analyse spécifique de la qualité de l'air dans les vallées de Chamonix et de la Maurienne a été réalisée sur plusieurs années, afin d'évaluer notamment l'impact de la réouverture du tunnel du Mont-Blanc. Elle démontre que la qualité de l'air dans ces vallées, fortement influencée par la géomorphologie locale, tient autant au mode retenu pour le chauffage domestique, et à la circulation locale des voitures particulières, qu'au transit des poids lourds. Depuis la campagne de mesures engagées pour NO₂ et PM, aucune valeur limite admise au plan européen n'a été atteinte.

Au tunnel routier du Fréjus, les études pour la création d'une galerie de sécurité se poursuivent. D'un gabarit de 4,80m, et d'un coût estimé aux alentours de 280 M€, le projet devrait faire l'objet du lancement des procédures de consultation des entreprises à l'automne 2004.

Au col du Montgenèvre, des mesures de régulation du trafic ont été prises en concertation entre les deux pays. Depuis août 2003, en raison des caractéristiques physi-

ques de la route, le passage des poids-lourds de plus de 26 tonnes en transit est interdit, sauf dérogations restreintes. Un comité de surveillance binational sera prochainement mis en place. Des dispositions similaires existent depuis juillet 2003 au col de Larche / col de la Madelena.

La France et l'Italie ont déjà engagé conjointement une action sur le passage à travers le col de Tende. Un comité de sécurité est mis en place depuis mi 2003 pour améliorer la gestion et l'exploitation du tunnel existant. En outre, cet ouvrage est destiné à être remplacé par un ouvrage neuf, constitué de 2 tubes mono-directionnels à une voie, en cohérence avec les caractéristiques de l'itinéraire d'accès. Les études de faisabilité de ce projet sont en cours.

La circulation des dérivés d'éthylène a été interdite sur l'axe sud-alpin de l'autoroute A 8 (autoroute sud alpine entre Marseille et Gênes) depuis le 23 juin 2003, pour privilégier un transport par voie maritime.

Mesures de gestion du trafic dans le tunnel routier du Saint-Gothard

Suite à l'incendie du 24 octobre 2001, le tunnel routier du Saint-Gothard a dû être fermé au trafic jusqu'au 21 décembre 2001.

La réouverture de ce tunnel s'est réalisée dans des conditions de sécurité très strictes pour le trafic des poids lourds, à savoir un régime de trafic unidirectionnel en alternance. Ce régime est resté en vigueur jusqu'à la fin des travaux d'installation des systèmes de sécurité supplémentaires et de ventilation renforcée fin septembre 2002.

Depuis lors, le tunnel est réouvert aux poids lourds en trafic bidirectionnel, accompagné d'un système de dosage (dit du « compte-gouttes »). Ce système permet de réguler le flux des poids lourds à l'entrée du tunnel en fonction du volume global de trafic. Ces mesures de gestion du trafic ont fait preuve d'efficacité. Elles ont en effet permis de réduire les risques et de rendre le trafic plus fluide, sans entraîner une augmentation massive de son volume.

Le doublement du tunnel routier du Tauern

En Autriche, les études pour la construction d'une 2^{ème} galerie dans les 2 tunnels autoroutiers (le « Tauerntunnel » long de 6,4 km et le « Katschbergtunnel » long de 5,4 km) sont en cours. La partie environnementale des études a été achevée fin 2002. Le coût total de ce projet (y compris les mesures de protection environnementale) est estimé à 400 M€. Les travaux n'ont pas encore commencé.

2.2 Les services alternatifs développés

Une nouvelle autoroute ferroviaire expérimentale entre la France et l'Italie

Il est important de soutenir le report modal des marchandises, sans attendre le nouveau tunnel de base entre Lyon et Turin. Depuis novembre 2003, les deux pays ont suscité un service d'autoroute ferroviaire expérimental sur la ligne historique, entre

Aiton et Orbassano. Elle vise essentiellement à tester le système Modalohr, qui autorise autant le transport non accompagné que le transport accompagné. A ce jour, du fait du gabarit du tunnel du Mont-Cenis, seules les citernes sont concernées. La modernisation de la ligne est en cours, et le tunnel sera mis d'ici 2007 au gabarit B+, pour accroître le gabarit admissible des poids lourds à transporter et donc le niveau du service de l'autoroute ferroviaire en cours d'expérimentation.

Le « Plan d'action Brenner 2005 »

Elaboré au cours de la deuxième moitié de l'année 2002 par un groupe de travail trilatéral (Italie, Autriche, Allemagne) présidé par l'Allemagne, le « Plan d'action Brenner 2005 » prévoit une série de mesures destinées à augmenter, à l'horizon 2005, le volume du trafic transalpin de marchandises par la voie ferrée et du trafic combiné sur la ligne Allemagne-Autriche-Italie passant par le Brenner. Ces mesures ont été concertées avec toutes les instances participant directement ou indirectement au déroulement du transport (ministères, entreprises de transport ferroviaire, exploitants de réseaux ferroviaires, entreprises de transport combiné, exploitants de terminaux de transbordement, transporteurs). Elles ont pour but d'accroître, d'ici à l'an 2005, le volume du transport combiné sur l'axe du Brenner d'au moins 50% par rapport à l'année 2001.

Le « Plan d'action Brenner 2005 » englobe trois paquets de mesures :

- le paquet n°1 contient des mesures hautement prioritaires dont la mise en œuvre sera engagée immédiatement,
- le paquet n°2 concerne des mesures qui sont destinées à renforcer la compétitivité et dont la mise en œuvre sera engagée à brève échéance dans le but de créer la base pour l'ouverture de nouveaux marchés de transports,
- le paquet n°3 est axé sur des mesures réalisables à moyen terme qui devront constituer la base pour une croissance du transport combiné à long terme.

L'aspect décisif de ces paquets de mesures est qu'ils contiennent des objectifs clairs et précis et qu'ils définissent les responsabilités en vue de leur mise en œuvre. Après peu de temps déjà, le « Plan d'action Brenner 2005 » a montré des effets positifs, et la réalisation d'une grande partie des trois paquets de mesures est déjà très avancée. Cette évolution concerne plus précisément les progrès suivants :

- le problème des goulots d'étranglement qui existait sur le plan des engins de traction a pu être résolu dans une large mesure. La part des trains de marchandises circulant à l'heure sur les liaisons en direction du nord a fortement progressé en passant de 45% à près de 70 % (paquet n°1),
- depuis le 1^{er} janvier 2004, la mise au point d'un système de pénalisation contribue à garantir la mise à disposition du personnel (conducteurs) et du matériel (locomotives) nécessaires aux transports effectués sur la ligne du Brenner (paquet n°1),
- le perfectionnement de la communication et de l'échange de données a permis d'optimiser la gestion des ressources et l'information des clients (paquet n°1),
- les transports au départ de l'Allemagne et de l'Italie qui utilisent la ligne du Brenner ont été équipés d'un dispositif de surtension de pointe (surtension des tronçons de voies à caténaire qui débouchent dans les voies de chargement du ter-

- minal) qui permet d'éviter des coûts de manœuvre supplémentaires (paquet n°1),
- pour faciliter l'interopérabilité, un concept basé sur le principe de l'utilisation de bout en bout des engins de traction en fonction du nombre de leurs essieux, notamment des locomotives polycourant, est en cours de préparation (paquet n°2),
 - pratiquement tous les trains de transport combiné qui circulent sur la ligne du Brenner font preuve d'une ponctualité constante de 80% à 90%, ce qui a fait accroître la satisfaction des clients ainsi que le volume même des transports (paquet n°2),
 - en ce qui concerne la mise au point des équipements d'infrastructure nécessaires sur la ligne du Brenner, des études sont actuellement effectuées au terminal de transport combiné de Munich/Riem, en vue mettre en place un troisième module de manutention automatisée et de relever la capacité de manutention actuelle de 250 000 unités de chargement par an au niveau de 370.000 unités (paquet n°3).

Le corridor ferroviaire Pays-Bas / Italie, via l'Allemagne et la Suisse

Les ministres en charge des transports des Pays-Bas, de la Suisse, de l'Italie et de l'Allemagne ont signé un Protocole d'accord sur l'étude et la résolution des problèmes relatifs au corridor de transport de marchandises nord-sud (IQ-C). Le but fixé consiste à identifier et à éliminer les points faibles actuels du corridor ferroviaire qui relie les Pays-Bas à l'Italie, en passant par l'Allemagne et la Suisse, afin de pouvoir effectuer les transferts envisagés au niveau politique face à l'accroissement prévu des flux de transport de marchandises nord-sud franchissant les Alpes. Quatorze mesures principales sont traitées à l'heure actuelle : elles concernent les entreprises de transport ferroviaire (coopération dans le cadre de la concurrence), les gestionnaires d'infrastructure et les autorités de l'Etat (simplification des procédures douanières, harmonisation des admissions des véhicules moteurs et des conducteurs). Une procédure de simplification douanière, pour le fret ferroviaire transitant à travers la Suisse, a été récemment adoptée par les 4 pays.

Développer le transport maritime des marchandises, notamment pour éviter les Alpes et les Pyrénées

Pour la France et l'Italie, il est important de faciliter le contournement des Alpes, et d'alléger la circulation sur les grandes infrastructures routières, notamment grâce au développement de liaisons maritimes tant pour la longue distance nord-sud ou méditerranéenne, que pour l'échange Péninsule ibérique-France-Italie que pour l'échange France-Italie.

Un premier projet d'autoroute de la mer entre Fos et Savone avait reçu l'aval de la commission européenne fin 2002, il avait pour objectif de détourner 4 à 5% du trafic de PL entre ces 2 villes, soit l'équivalent de son augmentation annuelle. Il vient d'être cependant abandonné par ses armateurs en juin 2004, faute d'engagement concret des transporteurs routiers. Dans un contexte de hausse des prix du carburant et de rude concurrence avec les transporteurs des pays de l'est européen, le projet ne s'est pas avéré concurrentiel. Les armateurs se tournent vers un autre projet de liaison

entre Fos et Civitavecchia, près de Rome, avec l'ambition d'utiliser une liaison assurant le transport de voitures pour lui greffer un trafic de poids-lourds.

Le Plan d'action sur la ligne ferroviaire du Tauern consiste à :

- dresser un état des lieux de la situation du transport de marchandises sur cette ligne (augmentation importante du trafic routier et stagnation du fret ferroviaire, augmentation des besoins en capacité de transport entre le sud de l'Allemagne et le sud de l'Europe, problèmes environnementaux, offre ferroviaire insatisfaisante)
- établir une analyse des faiblesses de l'offre ferroviaire actuelle (non respect des horaires, mauvaise utilisation des capacités, problèmes d'interface entre opérateurs, capacités des terminaux insuffisante, perte d'information dans la chaîne du transport)
- introduire, à courte échéance, 3 produits de transport combiné (navette transport non-accompagné Salzbourg-Villach avec allers-retours quotidiens, système « roll on – roll off » entre Trieste et la région de Salzbourg ou de la Bavière – liaison maritime Turquie – Autriche/Allemagne- avec 4 allers-retours quotidiens, liaison directe de transport combiné non-accompagné entre Munich et Villach/Trieste/Koper (Slovénie) avec une réduction de la durée de transport à destination de l'Europe de l'Est et de l'Asie de 3 à 4 jours). Ces nouveaux produits devraient conduire au transfert d'environ 5000 PL par mois de la route vers le rail (ce qui correspond à 18 trains supplémentaires par jour).

Après l'achèvement des travaux d'aménagement prévus pour la ligne ferroviaire du Tauern, le nombre de trains de marchandises pourrait augmenter de 30% à partir de 2006, par rapport à 2003 (ce qui correspond à 15 trains supplémentaires par jour). Par ailleurs, la durée des trajets pourrait diminuer de 20%. Si l'ensemble de la ligne ferroviaire du Tauern était à 2 voies, sa capacité augmenterait de 89% par rapport à celle constatée en 2002 (ce qui correspond à 96 trains supplémentaires par jour).

Il est en outre envisagé que le « Centre de compétence logistique » de Prien/Chiemsee élargisse son analyse des faiblesses du transport ferroviaire à l'ensemble de la zone alpine, et développe un logiciel, en collaboration avec des partenaires d'autres pays alpins, permettant aux utilisateurs de trouver le cheminement le plus rapide en transport combiné. Cette étude a pour cadre le programme Interreg IIIB (cf infra §4.1), pour un coût total de 3,076 M€ (dont 50% pris en charge par l'UE).

L'Autriche développe en outre 3 programmes spécifiques, afin de promouvoir le transfert modal :

- un programme pilote pour le développement de transports intermodaux et pour la promotion du transport combiné sur le Danube,
- la promotion du « chemin de fer correspondant », avec des aides de l'Etat pouvant aller jusqu'à 50%,
- la promotion du transport combiné, avec le financement de matériel, plateformes, formation.

2.3 De nouvelles infrastructures alpines au service du report modal vers le ferroviaire

L'axe Lyon-Turin-Ljubljana (corridor 5) et le tunnel de base sous le Mont d'Ambin

Le projet de nouvelle liaison mixte, voyageurs et marchandises, entre Lyon et Turin, a été inscrit en avril 2004 dans la liste de l'annexe III des décisions communautaires en matière de projet prioritaire européen inscrit aux RTE. L'objectif est double :

- assurer le développement durable du fret ferroviaire à travers cette partie des Alpes (capacité attendue de 40Mt/an), en substituant à la ligne de montagne actuelle une ligne au profil de plaine, avec un tunnel de base transfrontalier d'environ 52 km,
- permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions possibles, tout en assurant une desserte performante des grandes villes du sillon alpin.

Les études techniques initiées par le Traité de Turin du 29 janvier 2001 se poursuivent : l'avant-projet sommaire a été approuvé fin 2003 par les autorités compétentes, en novembre (Italie) et décembre (France). L'ouvrage devrait être mis en service avant 2020 (2018).

En mai 2004, les deux pays ont signé un Memorandum d'accord financier sur les règles de partage des coûts de l'ensemble de la section internationale, qu'ils ont par ailleurs redéfinie. Inscrite par le Traité de Turin dans les limites de la combe de Savoie en France (Montmélian) et du nœud ferroviaire de Turin en Italie, elle est désormais étendue à tous les ouvrages de franchissement du massif alpin que nécessite la liaison nouvelle. Cet accord est conditionné par l'obtention d'un soutien communautaire d'au moins 20% au titre des RTE-T sur l'ensemble de la nouvelle section internationale.

Les nouvelles liaisons ferroviaires alpines suisses (NLFA), et leurs grands tunnels

En Suisse, la réalisation par étapes de la NLFA est en cours. Cette manière de procéder permettra de maîtriser les coûts et l'offre ferroviaire pourra être coordonnée avec la demande.

Les principaux éléments de la NLFA sont :

- le percement du tunnel de base du Lötschberg : ce tunnel, long de 34,6 km, est déjà excavé à 95% (état juin 2004) et sa mise en service est prévue pour 2007.
- La construction du tunnel de base du Gothard : 20% de ce tunnel, long de 57 km, sont déjà percés. Il devrait être réalisé d'ici 2015. Cet ouvrage sera prolongé au sud par le tunnel de base du Ceneri (15 km) dont le début du percement est attendu en 2006.

Le tunnel du Ceneri, ainsi que les tunnels du Zimmerberg et de l'Hirzel, sont attribués à la deuxième phase de la NLFA. Etant donné la précarité des finances fédérales, ces ouvrages seront construits par étapes. Comme le tunnel du Ceneri est prioritaire, il

sera percé durant la première étape de la phase 2. Par contre, le tunnel du Zimmerberg sera construit quelques années plus tard que prévu. Quant au tunnel de l'Hirzel, son exploitation n'est pas considérée comme nécessaire à l'heure actuelle.

Le plafond initial des dépenses était fixé à 14,7 milliards de CHF. En été 2004, le crédit a été augmenté de 900 millions pour atteindre 15,6 milliards (prix de 1998). 9,66 milliards sont prévus pour l'axe du St-Gothard-Ceneri et 4,22 milliards pour l'axe Lötschberg-Simplon.

Le tunnel de base du Brenner

L'Autriche et l'Italie ont signé en avril 2004 un accord donnant naissance à la société de construction du tunnel du Brenner. En octobre 2004, sera fondée la société anonyme du tunnel du Brenner (« Brenner Basistunnel AG »), issue de la fusion des 2 sociétés de projets du côté autrichien et du côté italien. Le coût total du tunnel, long de 52 km, est estimé à 4,3 Md€, qui devraient être pris en charge par l'Italie et l'Autriche (à hauteur de 50%), la société Euregio Finance spécialiste des partenariats public-privé (PPP), et l'Union européenne. Les travaux pourraient commencer en 2006, pour une mise en service souhaitée en 2012.

Il faut noter que les projets qui font l'objet de coopération transfrontalière, et qui sont conduits par des instances binationales ou multilatérales, sont aussi l'occasion de mettre en œuvre la convention d'Espoo de février 1991. C'est notamment le cas en Italie et en France : ces deux pays appliquent aux projets du tunnel de base Lyon-Turin et de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus les principes de consultation publique réciproque sur l'impact des projets transfrontaliers.

Troisième partie

Les accès nationaux aux grands passages alpins et la mobilité intra-alpine

En parallèle des grands projets transfrontaliers, chaque pays alpin poursuit l'amélioration des liaisons d'accès aux Alpes, notamment pour le raccordement ferroviaire aux grands ouvrages de franchissement de l'arc alpin. C'est aussi vrai, quoique dans une plus faible mesure, pour les questions relatives à la mobilité intra-alpine.

3.1 Les accès nationaux aux grands passages alpins

En Autriche, la nouvelle loi ferroviaire issue de la mise en oeuvre du premier paquet ferroviaire de l'UE a créé les conditions nécessaires pour une concurrence sur le rail, et l'offensive des investissements pour les infrastructures ferroviaires se poursuit. Des projets particulièrement importants ont pu être achevés sur les axes transalpins (achèvement de l'extension à deux voies sur toute la longueur de la ligne sud ainsi que la liaison par le col du Schober), ou sont déjà commencés (tronçons supplémentaires sur l'axe des Tauern, et surtout le début de l'extension à quatre voies de l'axe du Brenner dans la basse vallée de l'Inn).

Les lignes d'accès au tunnel de base du Brenner

Dans le Protocole d'accord de Montreux, les ministres des transports de l'Allemagne, de l'Italie et de l'Autriche sont convenus, en juin 1994, de réaliser progressivement et « selon les besoins » les travaux de construction du tunnel de base du Brenner et des lignes d'accès. Dans ce contexte, les ministres ont souligné expressément qu'il est important de faire démarrer rapidement les travaux d'aménagement dans la vallée de l'Inn, en Autriche, afin de résoudre les problèmes de capacités existants. Les ministres sont convenus en outre que les travaux ultérieurs seront réalisés de façon que les capacités nécessaires pour assurer la circulation puissent être mises en place en temps utile.

Du côté allemand – conformément aux dispositions de cet accord – la performance de la ligne Munich-Rosenheim-Freilassing a été augmentée par une série de mesures : densification des écarts entre les signaux, construction de nouvelles voies de dédoublement et élargissement des voies de dédoublement existantes, aménagement d'accès aux quais sans traversée au niveau de la voie, augmentation de la puissance électrique des caténaires entre Assling et Kiefersfelden. Ces mesures ont été prises dans la présomption que cette ligne n'atteindra qu'une saturation de l'ordre de 65% d'ici à l'an 2015.

A l'heure actuelle, des travaux d'aménagement et d'élargissement supplémentaires ne sont pas prévus, le tunnel de base du Brenner n'étant pas supposé terminé à cette date.

Afin de prendre en compte la réalisation, à une date plus proche, du tunnel de base du Brenner, le projet d'élargissement à quatre voies de la ligne Munich-Rosenheim-Kiefersfelden et son adaptation au trafic à grande vitesse – près de 1,6 milliards d'euros – a été inscrit au chapitre « Projets internationaux » du nouveau Plan 2003 des infrastructures fédérales de transport. Ce projet pourrait être inclus dans la liste des projets de première priorité, ce qui permettrait de le réaliser avant 2015, à la condition toutefois que la rentabilité de l'élargissement la ligne d'accès allemande au tunnel du Brenner ait été reconnue et qu'un accord avec l'Autriche sur l'élargissement de cette ligne ait été signé auparavant.

La France a lancé, en 2003 et 2004, de grandes consultations locales, prévues dans ses procédures de participation du public aux décisions sur les grands projets :

- un débat public sur le contournement fret ferroviaire de l'agglomération de Lyon, qui n'est pas directement dans les Alpes mais à leur proximité très immédiate, et constitue l'un des nœuds majeurs des futures liaisons marchandises alpines, et de leur connexion avec le reste des liaisons européennes ;
- une consultation locale portant à la fois sur l'itinéraire de la nouvelle liaison fret entre Lyon et Saint Jean de Maurienne, dans le cadre du projet Lyon-Turin, et sur la partie commune de la section internationale de cette liaison, notamment le grand tunnel de base transfrontalier ; cette consultation a permis de préciser différents tracés.

D'autres débats publics vont être prochainement organisés, afin de recueillir l'avis des populations concernées sur l'opportunité et les principales caractéristiques de projets intéressants de façon plus ou moins proche les régions alpines du nord comme du sud, notamment la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, la liaison routière entre Grenoble et Sisteron, l'axe Rhône-Languedoc, le contournement autoroutier de Nice.

L'Italie, de son côté, continue d'améliorer les accès aux grands passages alpins :

Sur le plan ferroviaire, 8 axes sont traités :

- Vintimille- Gênes : achèvement du doublement et amélioration technologique
- Modane : amélioration infrastructurelle et technologique Turin-Modane, ceinture de fret de Turin, nouveau poste frontière et ligne d'accès, renforcement Aoste-Chivasso
- Simplon : adaptation au fret de la ligne Domodossola-Luino-Novare-Ovada- Gênes
- Contournement Nord Milan : contournement de la banlieue Ouest
- Gênes-Milan : 3ème franchissement Gênes-Arquata, renforcement Tortona-Voghera
- Brenner : achèvement du doublement Vérone-Bologne et ligne d'accès au nouveau tunnel de base
- Chiasso-Milan (Gothard): renforcement Milan-Chiasso, ligne de banlieue Est et ceinture sud de Milan, nouvelle ligne d'accès au tunnel
- Tarvisio-Pontebba : achèvement du doublement et amélioration technologique

Sur le plan routier, les interventions sur le réseau de l'Italie septentrionale se fondent sur l'objectif stratégique du transfert de parts de trafic voyageurs et marchandises de la Dorsale Centrale (A1), à la Dorsale Adriatique (SS Romea+A14) et à la Dorsale Tyrrhénienne-Brenner (A22+A15+A12), sans exclure les interventions d'adaptation

de la A1, avec la réalisation de la variante de franchissement et de la troisième voie Rome-Orte.

Sont prévues également, comme déjà indiqué, des interventions de renforcement du réseau autoroutier et des routes express de traversée et de pénétration de milieux fortement urbanisés: le système Bre-Be-Mi (Brescia-Bergame-Milan), la réalisation du contournement de Mestre, les systèmes de rocade de Gênes et de Bari et de l'axe de pénétration urbaine de Trieste.

La ligne d'accès à la nouvelle transversale alpine en Suisse

La nouvelle ligne élargie qui relie Karlsruhe à Bâle constitue la ligne d'accès principale à la nouvelle transversale alpine en Suisse et a été dans son intégralité incluse comme telle dans la liste des projets de première priorité du Plan 2003 des infrastructures fédérales de transport. Cette ligne fait partie intégrale du projet prioritaire RTE Lyon/Genève-Bâle-Rotterdam/Anvers. L'objectif fixé consiste à achever les travaux d'élargissement de la ligne entière à quatre voies au plus tard en 2015, date prévue de la mise en service du tunnel de base du Gothard conformément aux dispositions de l'accord de Lugano du 6 septembre 1996. Dans la section sud de la ligne entre Offenbourg et Bâle l'étude d'impact sur l'espace relative au tronçon Offenbourg-Niederschopfheim a pu être terminée l'année dernière. Pour le tronçon Schliengen-Eimeldingen et le tunnel de Katzenberg l'Office fédéral des chemins de fer a décrété l'approbation du projet en novembre 2002. Pour la section Haltingen-Weil am Rhein l'enquête publique prescrite dans le cadre de la procédure d'approbation du projet est actuellement en cours. En ce qui concerne les autres sections les procédures d'approbation des projets seront successivement engagées avant le printemps 2004.

Raccordement de la Suisse aux lignes ferroviaires à grande vitesse françaises et allemandes

Le 26 mai 2004, le Conseil fédéral a adopté à l'intention du Parlement le message sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Un crédit d'engagement de 665 millions sera demandé pour les principaux projets de la première phase (lignes pour Paris, Stuttgart et Munich). Il sera ainsi possible de réduire sensiblement les temps de parcours dans le transport international des voyageurs. Les gains de temps atteindront 10 à 30 minutes, voire une heure dans certains cas.

Dans une première phase, le crédit global sera investi dans les lignes suivantes:

- Sur la liaison Suisse – Munich : Aménagements St-Gall – St.Margrethen (80 mio.) et électrification de la ligne Lindau – Geltendorf (75 mio.) ;
- Sur la liaison Suisse – Stuttgart : Aménagements Bulach – Schaffhouse (130 mio.) ;
- Sur la relation Nord-Ouest de la Suisse – Paris/Lyon : Contributions pour la construction de la nouvelle ligne Belfort – Dijon (ligne à grande vitesse Rhin-Rhône) (100 mio.) ;
- Sur la relation Espace Mittelland – Arc jurassien – Paris : Contributions aux aménagements Vallorbe/Pontarlier - Dole – Dijon (40 mio.) ;
- Sur la ligne Genève – Paris : Contribution à l'aménagement/revitalisation de la ligne Bellegarde – Nurioux – Bourg-en Bresse (Haut-Bugey/ligne des Carpates) (165 mio.) et aménagement du nœud de Genève (40 mio.) ;

- 10 millions sont prévus pour la réserve et 25 pour la surveillance du projet.

Le projet de raccordement LGV, adopté par le Conseil fédéral, tient compte tant de la précarité des finances fédérales que des derniers développements et des solutions ébauchées pour le financement de l'infrastructure ferroviaire. Dans le projet de raccordement LGV, les mécanismes de financement ont été adaptés en ce sens qu'aucun prêt remboursable, rémunéré au taux du marché n'est plus accordé, ce qui réduit le plus possible les coûts subséquents et déleste le budget ordinaire de la Confédération.

Les projets non encore prêts à être réalisés en France et les projets en Suisse qui nécessitent une coordination approfondie avec la planification à long terme sont attribués à la deuxième phase du raccordement. Le Conseil fédéral propose de les revoir dans le cadre d'une vérification des grands projets ferroviaires non encore décidés ou financés. A l'heure actuelle, on ne sait pas s'ils seront tous réalisés. Le projet ad hoc sera vraisemblablement mis en consultation en 2007 ou 2008.

3.2 Des projets et des mesures visant à influencer la mobilité intra-alpine

Le refus du ***contre-projet à l'initiative populaire « Avanti »***

L'initiative populaire « Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes » a été déposée en l'an 2000. Elle mettait l'accent sur le développement du réseau routier et demandait notamment l'aménagement des tronçons d'autoroutes Genève-Lausanne, Berne – Zurich et Erstfeld – Airolo (Tunnel du Gothard). C'est la raison pour laquelle le Conseil fédéral et le Parlement ont présenté un contre-projet qui offrait de nouvelles perspectives pour le trafic d'agglomération et le financement des infrastructures de transports. L'initiative a été retirée suite à ce contre-projet, qui a été lui-même soumis au vote du peuple le 8 février 2004. Le contre-projet a été refusé à 62,8%.

Ce contre-projet avait pour but d'éliminer les goulets d'étranglement dans les agglomérations et sur certains tronçons importants des routes nationales et était axé sur une coordination judicieuse du rail et de la route. En outre, il prévoyait un fonds d'infrastructure devant permettre d'affecter une part du produit de l'impôt sur les huiles minérales aux transports publics.

L'initiative de limitation de la circulation routière dans le land du Tyrol

Les mesures continues des polluants atmosphériques sur l'autoroute A 12 ont traduit, pour l'année 2002, un dépassement considérable des valeurs limites de dioxyde d'azote, fixées par l'Union européenne. La principale cause de ces dépassements fut attribuée à la circulation routière, et notamment au trafic des camions (*qui constitue 17,1 % de la circulation routière et provoque, ce faisant, 69,8 % des émissions*). D'après les prescriptions européennes et nationales en matière de protection de l'air, il y avait lieu, ainsi, de mettre en place des mesures de nature obligatoire, qui aboutiraient à une restriction des déplacements, en particulier pendant les périodes de conditions climatiques défavorables.

C'est pourquoi, le chef du Gouvernement du Tyrol a ordonné, sur un tronçon de 46 km *de l'autoroute Inntal A 12*, une interdiction de circuler la nuit pour les camions

durant les six mois d'hiver 2002/2003. Au printemps 2003, l'interdiction de circuler la nuit fut étendue à l'ensemble de l'année. Grâce à l'arrêt rendu par la Cour constitutionnelle suprême le 17.12.2003, l'ordonnance, portant interdiction de circuler la nuit, fut confirmée pour les six mois d'hiver 2002/2003. Comme suite à l'interdiction de circuler la nuit, la circulation des semi-remorques et trains routiers pendant les heures de nuit (de 22 heures à 05 heures) a reculé, au cours de l'année 2003, d'environ 1/3.

De plus, le chef du Gouvernement du Land a ordonné, le 27 mai 2003, une interdiction de circulation dans cette zone de l'autoroute A 12 pour les camions transportant certaines catégories de marchandises, qui paraissent particulièrement appropriées au transport ferroviaire, et ce, à partir du 1^{er} août 2003. Ont été exclus de cette interdiction, les déplacements des camions qui partent des zones voisines du tronçon d'autoroute, que sont Kufstein, Schwaz, le Land d'Innsbruck et le territoire communal d'Innsbruck, ou qui y arrivent. Après un pourvoi en appel déposé par la Commission européenne, le Président de la Cour de Justice des Communautés européennes, dont le siège est à Luxembourg, invita l'Autriche, par le biais d'un arrêt, à surseoir à l'exécution de l'interdiction, jusqu'à ce que la Cour de Justice se soit prononcée sur l'exposé des motifs de l'appel principal. "

Des circulations plus douces dans les cités alpines italiennes

En Italie, toute commune de plus de 30 000 habitants doit réaliser un « Plan urbain du trafic ». Des mesures tarifaires et réglementaires commencent à être mises en place notamment en matière de stationnement, de telle sorte que les déplacements soient sélectionnés selon le critère de l'utilité marginale, et que les mesures coercitives soient limitées aux seuls cas d'« alerte environnementale » effective et prolongée.

L'objectif principal est de réguler l'usage de l'automobile, que ce soit pour les déplacements systématiques, qui peuvent se faire de manière efficace également en utilisant les transports collectifs, et pour les déplacements dans des quartiers constamment aux prises avec les embouteillages.

Le Plan urbain du trafic vise donc la réalisation d'un système de transport intégré (moyens publics et véhicules particuliers, services urbains et extra urbains et services collectifs gérés par différents acteurs-opérateurs), tant au niveau des infrastructures et des services offerts qu'au niveau des activités de régulation et de contrôle de la demande.

Pour l'intégration entre la mobilité motorisée et la mobilité piétonne, la perspective prédominante concerne l'entrée en fonction de services publics de remplacement pour assurer l'accès aux « Zones à Trafic Limité », des parkings relais pour le stationnement de courte durée près des quartiers piétonniers, des pistes cyclables etc., dans le but d'attribuer à chaque mode de transport le rôle qui lui revient.

Des actions particulièrement intéressantes sur tous ces plans ont été développées dans les villes de l'arc alpin : Imperia, Bergame, Brescia, Côme, Trente, Trieste et Udine. Par exemple, depuis 1998, Udine a plus que triplé son parc de dissuasion, et Imperia et Bergame ont doublé leurs places de parkings payants. Les plus grandes villes alpines ont également institué des zones à trafic limité et des quartiers piétonniers. Cette politique a reçu une impulsion toute particulière à Udine et Trieste.

D'autres actions contribuent à une mobilité locale durable, comme le développement de pistes cyclables (Trente, Trieste, Udine), des programmes de développement de véhicules innovants pour les transports collectifs (Imperia, Udine, Trieste, Trente). A noter l'entrée en vigueur à Brescia, Bergame et Trieste de l'obligation de contrôle des gaz d'échappement (application d'une vignette bleue, le *Bollino Blu*).

En revanche, les villes alpines italiennes restent en retard pour la mise en place de systèmes télématiques de gestion du trafic (même si certaines d'entre elles, comme Brescia, ont des initiatives intéressantes), et font trop peu appel aux financements d'actions innovantes mis en place en 1999-2000 par l'Etat pour la « mobilité durable » (Trieste est la seule ville à avoir reçu une contribution pour le développement de systèmes innovants).

Les transports publics de voyageurs dans les agglomérations alpines

La ligne CEVA (Cornevin – Eaux Vives – Annemasse), dite « RER genevois », est actuellement à l'étude en France et en Suisse. Elle en consiste en une desserte cadencée (éventuellement souterraine) des pôles de l'agglomération genevoise. Le plan de financement reste à définir. Le canton de Genève semble décidé à démarrer les travaux dès 2005.

En France, 3 projets sont à l'étude ou en cours de réalisation dans l'agglomération de Grenoble, outre l'intégration tarifaire à l'échelle du département instaurée le 01/10/02 :

- la réalisation d'une 3ème ligne de tramway et le prolongement des lignes existantes à Grenoble (mise en service en 2006),
- le tramway périurbain : liaison Grenoble-Moirans de 18,5 km (mise en service attendue en 2008),
- dans l'attente des projets ci-dessus, la mise en service le 02/09/02 d'une liaison express par autocar entre Crolles, Grenoble et Voiron, avec une fréquence de 10 minutes et l'utilisation (aujourd'hui à titre expérimental) de la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute A48 très souvent saturée.

« En Autriche, dans le cadre de l'application du programme d'infrastructures des transports locaux de Salzburg (NAVIS), la mise en place d'un système de RER est en cours.

Le projet du RER de Salzburg prévoit un trafic cadencé systématique dans les zones de Salzburg–Straßwalchen, Salzburg–Golling et Salzburg–Saalachbrücke/Freilassing. La création de 12 nouvelles stations au total, la mise à deux voies de la ligne reliant la Gare Centrale de Salzburg à Saalachbrücke/Freilassing, ainsi que l'établissement de liaisons cadencées régulières, permettront un nouveau développement du trafic ferroviaire local du « grand Salzburg », qui offrira ainsi une alternative attractive à la circulation individuelle.

En novembre 2003, le Gouvernement du Land du Tyrol a pris une décision de principe sur le développement des transports ferroviaires régionaux publics dans la région urbaine d'Innsbruck sous la forme d'un système ferroviaire régional, et sur la création d'un concept d'autobus régionaux entre Telfs et Schwaz.

Les projets suivants ont été mis en train par décision du Gouvernement du Land du Tyrol de novembre 2003 :

- Modernisation de la Stubaitalbahh pour la transformer en ligne régionale attractive, avec accès direct à la Gare Centrale d'Innsbruck sur un nouveau tracé permettant de faire baisser la durée du parcours.
- Construction entre Völs et Hall in Tirol d'une nouvelle ligne régionale qui permettra de traverser le centre ville en utilisant en partie les lignes de tramway existantes, avec une desserte de la Gare Centrale.
- Extension du réseau des tramways d'Innsbruck, en utilisant en partie les nouvelles lignes de chemin de fer régional à construire.
- Développement du trafic régional par autobus entre Telfs et Schwaz, en utilisant la nouvelle plaque tournante de la gare routière d'Innsbruck. »

Les dessertes touristiques

Différents projets de dessertes touristiques, privilégiant les modes alternatifs à la route, ont été mis en place par les collectivités locales (création de zones exemptes de circulation, mesures favorisant le transport des touristes sans voitures,...). Parmi ceux-ci, un certain nombre a pour cadre le programme communautaire INTERREG III B-Espace Alpin cité en infra, notamment le projet « Alpine pearl » qui vise à favoriser des actions de mobilité durable dans le secteur du tourisme et à développer les échanges d'expériences en matière de mobilité.

Quatrième partie

Les échanges alpins et l'Union Européenne

L'Union Européenne offre un cadre propice au développement des transports durables dans les Alpes, qu'il s'agisse de soutien et de coopération entre collectivités locales des régions alpines, de promotion et de financement d'infrastructures d'intérêt européen ou d'encadrement juridique des transports.

4.1 Les projets INTERREG III B dans le champ des transports

Les Etats alpins ne sont pas seuls à développer, dans le champ des transports, des projets de coopération active. Le programme INTERREG IIIB « Espace alpin » pour la coopération transnationale favorise particulièrement la coopération entre autorités nationales, régionales et autres collectivités locales, notamment par la formation de réseaux de coopération. Les pays concernés par cette coopération sont l'Autriche, la France, l'Allemagne, l'Italie et la Slovénie, pour ce qui est de l'Union européenne, ainsi que la Suisse et le Liechtenstein. La participation des Fonds structurels s'élève à 59,7 M€ sur un montant de dépenses totales de 123,7 M€, sur la période 2000-2006.

Le programme "Espace Alpin" s'articule autour de quatre priorités. Les transports alpins sont désormais concernés par la 2^{ème} de ces priorités, qui vise le développement de systèmes de transports durables mettant particulièrement l'accent sur l'efficacité, l'intermodalité et une amélioration de l'accessibilité. Les actions clés consistent à évaluer les impacts territoriaux et environnementaux des nouvelles infrastructures et à favoriser une mobilité durable en améliorant l'intermodalité et les normes de sécurité (participation communautaire : 19,08 M€).

Quatre projets étaient approuvés à la fin 2003 par les autorités du programme :

- Le **projet Alpencors** s'intéresse aux enjeux à grande échelle dans l'espace alpin d'une politique de corridor routiers. Il cherche à définir ce qui constitue un corridor paneuropéen (le corridor 5 en l'occurrence qui s'étend de Lisbonne à Kiev) en identifiant sa cohérence spatiale, le rôle des acteurs, et les moyens de le rendre opérationnel.
- Le **projet Alp mobility II- Alpine pearls** s'intéresse aux actions de mobilité durable dans le secteur du tourisme. Il définit le label « alpine pearl » et vise à favoriser les échanges d'expériences en matière de mobilité.
- Le **projet Alpine Awareness** veut sensibiliser plusieurs publics cibles aux enjeux de la mobilité durable dans les Alpes (jeunes, professionnels du tourisme et des transports).
- Le **projet Alpfrail** (alpine freight railway) dans une logique de transfert modal, souhaite développer des solutions transnationales afin de gérer le transport de marchandises à travers les Alpes en utilisant plus efficacement les infrastructures existantes et en identifiant les liaisons manquantes. Ce projet, qui est conduit en tenant compte de l'élargissement de l'Union européenne, propose de

créer un modèle de mobilité durable en faveur du transport ferroviaire de marchandises en mettant l'accent sur un système d'assurance qualité et sur l'implication de tous les acteurs de la chaîne transport. Ce projet implique onze partenaires publics ou privés. Durée prévue du projet : 2004 à février 2007.

D'autres projets ont déjà été identifiés mais sont encore en préparation, tel que le projet **Alpine mobility Manager** dont le chef de file est le Conseil général de Haute Savoie, qui souhaite promouvoir la coopération transnationale et trans-sectorielle pour le transport et la mobilité durable alpine (amélioration du transport public, installation de centres de gestion de la mobilité, création de systèmes d'information électroniques, etc...).

Toutefois, le nombre de collectivités alpines impliquées dans des projets de transports, au titre des programmes INTERREG, reste à ce jour encore trop faible, au regard des enjeux.

En complément du programme de coopération transnationale, d'autres programmes de coopération transfrontalière autour des Alpes apportent, ici et là, des contributions à la solution de problèmes communs de transports et offrent des cadres adaptés à la mise en oeuvre de la coopération et au développement des réseaux de transports transfrontaliers.

4.2 La place des itinéraires alpins dans les réseaux RTE

La décision n°1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil a établi « les orientations communautaires dans le domaine du réseau transeuropéen de transport », en identifiant les projets d'intérêt commun destinés à contribuer au développement de ce réseau et en énumérant dans son annexe III les projets spécifiques auxquels le Conseil européen, lors de ses réunions d'Essen en 1994 et de Dublin en 1996, a attribué une importance particulière.

Trois avancées importantes ont été accomplies en quelques mois :

En premier lieu, le Conseil européen de Rome (12 et 13 décembre 2003) a redonné une impulsion politique aux réseaux trans-européens de transport (RTE). Les chefs d'Etats et de gouvernement des 15 ont en effet décidé dans le cadre de l'initiative pour la croissance de relancer les grands travaux d'infrastructure et se sont engagés à démarrer dès que possible les infrastructures de la « quick start list » (tronçons transfrontaliers des projets RTE qui devraient être réalisés pendant les prochaines années).

Ensuite, le Conseil et le Parlement européen ont révisé les « orientations communautaires pour le développement du réseau trans-européen de transport » et adopté une décision le 29 avril 2004 :

- la Communauté identifie parmi les projets communs ceux qui peuvent être reconnus comme prioritaires, notamment les projets qui « visent à résorber un goulet d'étranglement ou à compléter un chaînon manquant sur un axe majeur du réseau trans-européen, en particulier les projets transfrontaliers, les projets franchissant des obstacles naturels ou les projets comportant un tronçon transfrontalier »
- les projets prioritaires que les Etats membres s'engagent à mettre en travaux avant 2010 et à achever en 2020 au plus tard sont énumérés à l'annexe III. Dans une volonté de transfert modal et de renforcement des liaisons transfrontalières, les autoroutes de la mer font leur entrée parmi les projets prioritaires
- enfin, un coordonnateur agissant pour le compte de la Commission, sera nommé comme facilitateur pour le suivi de certains projets prioritaires notamment transfrontaliers.

Plusieurs projets transalpins figurent parmi les projets prioritaires d'intérêt européen.

Projet 1: axe ferroviaire Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo

- Halle/Leipzig-Nürnberg (2015);
- Nürnberg-München (2006);
- München-Kufstein (2015);
- Kufstein-Innsbruck (2009);
- Brenner tunnel (2015), tronçon transfrontalier;
- Verona-Napoli (2007);
- Milano-Bologna (2006);
- Rail/road bridge over the Strait of Messina-Palermo (2015).

Projet 6: Liaison ferroviaire Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border

- Lyon-St Jean de Maurienne (2015);
- Mont-Cenis tunnel (2015-2017), tronçon transfrontalier;
- Bussoleno-Torino (2011);
- Torino-Venezia (2010);
- Venezia-Trieste/Koper-Divaca (2015);
- Ljubljana-Budapest (2015).

Projet 13: Liaison ferroviaire Lyon-Genova-Basel-Duisbourg-Rotterdam-Antwerpen

- Lyon-Mulhouse-Müllheim (2018) ;
- Genova-Milano-frontière suisse (2013);
- Basel-Karlsruhe (2015) ;
- Frankfurt – Mannheim (2012) ;
- Duisbourg – Emmerich (2009);

- « Iron Rhine » (2010) ;

Projet 17: Liaison ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava

- Baudrecourt-Strasbourg-Stuttgart (2015) avec le pont de Kehl comme tronçon transfrontalier;
- Stuttgart-Ulm (2012);
- München-Salzburg (2015) tronçon transfrontalier;
- Salzburg-Wien (2012);
- Wien-Bratislava (2010), tronçon transfrontalier.

Projet 21 : autoroutes de la mer

Autoroute de la mer de l'Europe du sud ouest (Méditerranée occidentale), reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte et se raccordant à l'autoroute de la mer du sud est (2010).

Le règlement financier RTE existant a été modifié et adopté par le Conseil et le Parlement européen le 21 avril 2004 en vue d'augmenter les cofinancements que la Commission européenne alloue aux projets prioritaires. Le taux maximal pour des différentes parties de projets RTE va de 10 à 20% . Afin de ne pas disperser les fonds communautaires, il est aussi prévu de veiller à une bonne complémentarité des subventions accordées au titre des RTE et celles des fonds structurels.

Le taux majoré est notamment réservé aux « tronçons projets d'intérêt européen... qui visent à supprimer les goulets d'étranglement et/ou à achever des tronçons manquants, si ces tronçons se distinguent par leur caractère transfrontalier ou par le franchissement d'obstacles naturels » : c'est par exemple le cas, parmi les projets alpins, pour la section internationale de la future liaison nouvelle entre Lyon et Turin ou pour celle reliant l'Italie à l'Autriche par le Brenner.

Les objectifs et les procédures sont désormais clarifiés. A présent c'est l'enveloppe du budget communautaire consacré au financement des RTE qui constitue le prochain enjeu. Jusqu'alors très modeste et privilégiant le financement d'une multitude de petits projets, il conviendrait que les nouvelles perspectives financières de 2007/2013 confirment les grandes ambitions affichées par les orientations sur les RTE.

Dans le cadre des prochaines perspectives financières (2007-2013), la Commission propose une réévaluation profonde du budget des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et des modalités d'octroi des aides financières. Le règlement financier proposé établit un budget de 20,35 milliards € (jusqu'à présent 4 milliards €), concentre les aides sur un nombre limité de projets et autorise un taux de soutien incitatif qui pourra atteindre dans des cas exceptionnels jusqu'à 50% du coût des projets transfrontaliers. Les aides seront conditionnées au respect des objectifs de rééquilibrage modal et d'interopérabilité. Ce budget, en très forte augmentation par rapport à la période précédente, permettra de cofinancer les travaux de 30 projets prioritaires du RTE décidés par le Parlement et le Conseil le 29 avril dernier (d'un coût total de 225 milliards €), ainsi que les programmes pour déployer les systèmes européens de gestion du trafic aérien et ferroviaire.

4.3 Les directives récentes ou en projet

La directive pour la sécurisation des longs tunnels routiers a été proposée par la Commission après les accidents des tunnels du Mont-Blanc (1999) et du Tauern (2001), bien que le contrôle et les mesures de régulation sur les routes de cols et de tunnels alpins relèvent des Etats membres. La directive, adoptée en avril 2004, fixe des règles minimales de sécurité pour le génie civil et la gestion et encadre les conditions de régulation. Elle a été largement inspirée par les travaux sur la sécurité des tunnels menés dans le cadre de la CEE-ONU et dans celui du groupe de Zurich, qui regroupe sur une thématique alpine l'Allemagne, l'Autriche, la France, l'Italie et la Suisse.

Sans attendre cette directive, l'Italie et la France, par exemple, avaient déjà redéfini les règles de sécurité des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, et mis en place des dispositifs conjoints d'exploitation (mesures spécifiques d'interdistance entre véhicules, de contrôle du nombre admissible de poids lourds par sens, et de réduction de la vitesse autorisée). Les deux pays ont également passé des accords spécifiques pour qu'en cas de violation des règles de circulation dans les tunnels, les forces de l'ordre d'un pays puissent, sur le territoire de l'autre pays, poursuivre et arrêter les véhicules des contrevenants et délivrer les amendes administratives.

La proposition de directive « Week end ban » vise à harmoniser et limiter sur le réseau trans-européen les restrictions à la circulation des poids lourds au sein de l'Union européenne, au nom de la libre circulation. En effet une minorité d'Etats membres, tous alpins (Allemagne, Autriche, France, Italie) appliquent des restrictions à la circulation des poids lourds. Ces restrictions diffèrent d'un Etat à l'autre sur leur durée, les périodes concernées ou les dérogations accordées. C'est pourquoi, considérant que ces différents régimes entravaient le bon fonctionnement du marché unique, la Commission a présenté une première proposition de directive en 1998, une proposition amendée en 2000 puis en 2003, encore en débat au Conseil.

Le projet de directive prévoit toutefois que les restrictions de circulation existantes pourront être maintenues par les Etats membres, ce qui va dans le sens des objectifs de la convention alpine.

La Commission européenne avait présenté en juillet 2003 un projet de *nouvelle directive sur la tarification des infrastructures* pour remplacer la directive « eurovignette » actuelle. Aucun accord n'a été trouvé. L'enjeu pour la zone alpine réside dans les possibilités qui seront données aux Etats membres de financer selon leurs besoins les infrastructures alternatives de franchissement des Alpes, dans le respect des principes de l'article 14 du protocole transports.

Dans la continuité du programme PACT (« pilot actions for combined transport ») de subvention aux opérateurs de transport combiné, l'UE continue la promotion du transport intermodal par un **programme de remplacement appelé Marco Polo**. Ce programme, qui couvre les années 2003 à 2010, concerne un champ plus large de projets puisqu'il permet désormais de subventionner non seulement le transport

combiné, mais l'ensemble des projets concernant des transports alternatifs à la route. Son budget est plus élevé que celui de PACT (15 millions d'euros en 2003). Il peut notamment aider au démarrage de services de transport combiné non accompagné ou accompagné. Marco Polo ne concerne pas spécifiquement la région alpine mais pourrait susciter des projets alpins dans la mesure où pour bénéficier d'une subvention, le projet de transport alternatif doit être présenté par au moins deux opérateurs provenant d'au moins deux pays de l'UE.

Par ailleurs, l'UE incite au **développement de l'interopérabilité** : la concurrence sur le réseau ferroviaire de fret trans-européen est organisée par le 2^{ème} « paquet ferroviaire » pour la libéralisation du rail (mars 2003). Celui-ci permet à un transporteur ferroviaire de marchandises, titulaire de la licence requise, de demander des sillons d'utilisation sur l'ensemble du réseau fret européen.

Il faut ajouter à cette mesure de libéralisation le développement technique de tractrices et de wagons capables de circuler sur les différents réseaux nationaux européens, et rappeler le soutien de l'UE à la mise en place, fin des années 90, des « freight free ways » (BELIFRET via France, itinéraire via le Brenner en Autriche) permettant une prise en charge unique pour des parcours trans-européens.

La **directive 2002/49/CE** (à transposer avant le 18 juillet 2004) **relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement**, adoptée le 25 juin 2002, exige avant 2008 l'élaboration de cartes de bruit et de plans d'action pour traiter le bruit des infrastructures routières et ferroviaires, dont le trafic annuel dépasse respectivement 6 millions de véhicules routiers et 60 000 passages de trains.

La Commission présentera en fin d'année 2004 les premières **spécifications d'interopérabilité qui visent à limiter l'émission de bruit des matériels roulants ferroviaires** (passager et fret) appelés à circuler sur le RTE ferroviaire conventionnel. En parallèle, la Commission négociera la mise au point **d'accords volontaires** avec les entreprises de fret ferroviaire, en vue d'accélérer le remplacement des semelles de freins en fonte des wagons existants, ce qui permettra des gains très importants de bruit dans l'environnement.

La **directive cadre 96/62/CE sur la qualité de l'air ambiant** exige la mise en œuvre de plans d'action pour réduire la pollution de l'air dans les secteurs où les valeurs limites et seuils d'alerte définis par la **directive 1999/30/CE** sont dépassés. Ceci peut viser le trafic routier dont la contribution aux teneurs en NO₂ et PM10 est significative à proximité de l'infrastructure.

Il faut enfin souligner que la Commission présentera en juillet 2005 sa **proposition de stratégie thématique sur la pollution de l'air** qui concernera aussi le transport. De nouvelles valeurs limites d'émissions des NOx et PM10 pour les camions (**norme EURO6**) devrait être présentées en 2005.