



iMONITRAF! -

Stratégie de transport commune aux Régions alpines et mise en œuvre d'un plan d'action

Traduction de la version anglaise finale datant du 11 mai 2012

1. Contexte et introduction

Sur la base de la résolution politique signée en janvier 2008 dans le cadre du projet MONITRAF, les Régions alpines de Rhône-Alpes, du Tyrol du Sud, de la Vallée d'Aoste, du Frioul-Vénétie julienne, du Piémont, du Tessin, de la Suisse centrale et du Tyrol du Nord sont convenu de développer et mettre en place une stratégie de transport commune et durable. Considérée comme un renforcement de la résolution MONITRAF, cette stratégie prévoit l'application de mesures spécifiques s'appuyant sur les éléments suivants :

- i) Une vision commune à long terme pour un système de transport durable dans l'espace alpin.
- ii) Des objectifs communs à court et moyen termes permettant de progresser sur cette voie de développement.
- iii) Des mesures communes pour atteindre ces objectifs et permettre une meilleure harmonisation du système de transport, avec notamment la mise en place de nouveaux instruments de gestion.
- iv) Un plan d'action visant à poursuivre la coopération et faire évoluer le réseau iMONITRAF!.

2. Une vision commune pour un système de transport durable

Les régions alpines sont particulièrement sensibles aux nuisances causées par le transport de marchandises et le trafic voyageurs. En raison de la situation topographique, des contraintes spatiales et de la grande vulnérabilité des écosystèmes alpins, le bruit et la pollution de l'air ont un impact extrêmement négatif sur la santé des populations et sur l'environnement. Des scénarios de transport - développés aux niveaux européen et national et appliqués par iMONITRAF! aux corridors alpins - montrent clairement que les nuisances causées

par le trafic de transit ne cesseront de croître à l'avenir et que les progrès technologiques ne suffiront pas, à eux seuls, à relever ces défis.¹

Pour réduire les nuisances causées par le transport et prévenir les effets de redistribution indésirables entre régions, il est nécessaire d'élaborer une vision et une stratégie communes à l'ensemble de l'espace alpin. Tenant compte des stratégies existantes aux plans national et international (par ex. dans le cadre de la Convention Alpine), les Régions conviennent qu'un système de transport durable devrait:

- être géré en fonction des tolérances environnementales et de la vulnérabilité des zones de montagne, et ne pas compromettre la santé des citoyens,
- permettre d'améliorer les conditions de vie et l'attractivité des régions alpines, et offrir ainsi de nouvelles opportunités économiques,
- garantir également le plus haut niveau de sécurité et de sûreté pour les transports routier et ferroviaire,
- être étroitement lié aux politiques d'aménagement du territoire et de développement économique pour mieux répondre aux besoins de mobilité des voyageurs comme des marchandises et assurer le développement régional.

Les Régions alpines se sont en effet fixé pour objectif de positionner l'espace alpin comme précurseur / région modèle en matière de transport durable, les Alpes pouvant ainsi être considérées comme laboratoire du développement durable en Europe, et inspirer d'autres régions sensibles du continent.

Pour répondre aux exigences d'un tel système de transport, les Régions s'accordent à baser leur stratégie commune sur les principes suivants :

1. La coopération : toutes les Régions alpines doivent être incluses dans la stratégie commune et participer aux discussions concernant les mesures et les actions communes.
2. La solidarité : la stratégie commune ne doit pas provoquer d'effets de redistribution indésirables entre les différents corridors ou régions alpines.
3. L'équité : les Régions reconnaissent la diversité de leurs cadres politiques, avec la possibilité de développer des objectifs spécifiques à chaque corridor et d'adapter les mesures communes. Ces spécificités devront quoi qu'il en soit respecter le système cible global. Concernant les mesures ne relevant pas de leurs compétences, les Régions s'obligent à demander leur mise en œuvre auprès des autorités compétentes, aux niveaux national et européen.

¹ Veuillez consulter le dépliant DPSIR réalisé dans le cadre d'iMONITRAFI, qui dresse un tableau de la situation actuelle et dépeint différents scénarii prospectifs : un scénario de statu quo (« business as usual »), un scénario impliquant l'utilisation des meilleures technologies disponibles et des scénarii prenant en compte les mesures communes.

4. Le principe du pollueur-payeur : la mise en place de mesures communes et de stratégies de financement se base sur le principe du pollueur-payeur. L'application de ce principe implique toutefois de trouver des solutions permettant de prévenir, sur le plan social, les effets distributifs indésirables au niveau de la chaîne de valeur ainsi que pour les consommateurs.
5. Une approche intégrée, prenant en compte le transport de marchandises ainsi que le trafic de voyageurs.
6. Privilégier la meilleure solution possible au lieu d'un nivellement par le bas : la stratégie commune et l'harmonisation des mesures s'appuieront sur la meilleure approche possible en matière de report modal dans l'espace alpin (« top runner »), pour ainsi éviter un nivellement par le bas.

3. Objectifs communs pour une stratégie de transport alpine

Les Régions s'accordent sur la nécessité de définir des objectifs communs de trafic pour le transport de marchandises, qui serviront de référence à l'élaboration de mesures communes. Ces objectifs doivent tenir compte des capacités ferroviaires existantes et nouvelles, et être conformes à la réglementation environnementale. Les données et principes suivants s'appuient sur les conditions spécifiques à chaque corridor et sont inspirés des discussions politiques en cours. Ces objectifs n'ont cependant pas encore été approuvés au niveau politique dans toutes les Régions. De plus amples informations sont fournies en annexe I. Le système cible final pour 2030 devra être défini durant le processus de suivi.

Objectifs à moyen terme : exploitation maximale des capacités ferroviaires existantes et nouvelles

Le transfert des marchandises de la route sur le rail repose sur une meilleure exploitation du réseau ferroviaire existant et la création de nouvelles infrastructures ferroviaires. Le trafic de contournement doit par ailleurs être reporté de la route sur les capacités ferroviaires disponibles selon le principe de l'itinéraire le plus court. Ces mesures doivent permettre de réduire le volume de poids lourds (PL) en circulation, ce qui constitue le principal objectif du système cible à moyen terme.²

| | Objectif à moyen terme | Logique |
|----------------------------|-------------------------------|---|
| Corridor du Gothard | 492'000 PL/an | Conformément à la « Loi sur le transfert du trafic », cet objectif de réduction devra être atteint deux ans après la mise en service du tunnel ferroviaire de base du Gothard, soit en 2018 |

² Les capacités ferroviaires du corridor du Gothard étant plus rapidement exploitables que celles des autres corridors, l'objectif « capacités ferroviaires » pourra également être atteint à plus court terme.

| | Objectif à moyen terme | Logique |
|-----------------------------------|-------------------------|---|
| Corridor du Brenner | 1'000'000 PL/an | Ce volume s'applique à l'horizon 2030 avec la réalisation du tunnel de base du Brenner comprenant un accès nord et sud, comme le prévoit le protocole n° 9 du traité d'adhésion entre l'Autriche et l'UE, 2004. |
| Corridor Mont Blanc/Fréjus | 1 278 000 PL/an en 2030 | Cet objectif s'applique à l'horizon 2030 avec la mise en service de la ligne nouvelle Lyon-Turin (réalisation du tunnel de base et des étapes 1 et 2 des accès français). |
| Corridor de Tarvisio | 1'460'000 PL/an | Les volumes de trafic devraient être réduits de 20 % par rapport à l'année de référence 2000. Ce volume devrait rester stable à long terme. |

Objectifs à court terme pour 2020: réalisation des objectifs environnementaux

Obtenir une réduction significative des émissions et contribuer à l'atténuation du changement climatique à l'horizon 2020, tels sont les plus grands défis environnementaux identifiés par les Régions. Les objectifs pour 2020 reposent ainsi sur :

- un engagement à respecter les objectifs prédéfinis en matière i) de normes environnementales relatives à la qualité de l'air (comme le prévoient la Directive européenne sur la qualité de l'air ambiant, ainsi que l'Ordonnance suisse sur la protection de l'air) et ii) d'exposition aux nuisances sonores (comme le prévoient la Directive européenne sur le bruit et la législation suisse en vigueur).
- un engagement à réduire d'au moins 20 % d'ici 2020 (par rapport à l'année 1990) les émissions de CO₂ liées au transport de marchandises à travers les Alpes.

Ces objectifs environnementaux peuvent également se traduire par des objectifs spécifiques de plafonnement du nombre de PL.³ Les Régions s'accordent donc sur le fait que ce système cible global, et ses objectifs environnementaux de réduction des émissions, pourront être complétés par des objectifs spécifiques à chaque corridor afin de limiter le nombre de PL, comme décrit de manière plus détaillée en annexe I.

D'un commun accord, toutes les Régions pratiqueront un lobbying aux niveaux national et européen pour favoriser la prise en compte de ces objectifs par les réglementations nationales et communautaire.

³ Les scénarii élaborés dans le cadre du Suivi de Zurich livrent notamment une estimation du volume de PL qui résulterait de la réduction de 20% des émissions de CO₂ (voir annexe I).

4. Mesures communes pour le transport de marchandises

Après avoir mis en exergue les meilleures pratiques existantes sur leurs territoires, les Régions décident de poursuivre leur travail par la mise en place de mesures communes. Ces mesures ont été définies selon les priorités suivantes :

- a. Recours aux meilleures solutions disponibles (technologies innovantes) afin de minimiser les nuisances sonores et la pollution atmosphérique provoquées par le transport routier qui ne peut être transféré sur un autre mode de transport.
- b. Amélioration de l'efficacité du système de transport existant, par une exploitation optimale de la capacité des véhicules et des infrastructures (par ex. limitation des trajets à vide et du trafic de contournement, contraires aux principes de sobriété écologique).
- c. Report du trafic routier vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement, notamment le transport combiné rail-route.⁴

Les propositions de mesures communes sont en cohérence avec les résultats et les grandes orientations stratégiques du Processus du Suivi de Zürich des Ministères des Transports des Etats alpins, en particulier avec les conclusions de la Conférence de Leipzig du 3 mai 2012.

Action à court terme d'ici 2020: harmonisation des mesures régionales pré-existantes

Les Régions reconnaissent l'efficacité des mesures de régulation suivantes et réclament leur mise en œuvre sur l'ensemble de l'arc alpin :

- **L'interdiction de circuler pour les PL très polluants** (correspondant aux catégories Euro les plus basses), pour garantir l'utilisation, sur les corridors de transit, des véhicules les plus performants et les plus propres. Cette interdiction s'appliquera tout d'abord aux normes Euro 0 à 3 et ensuite de manière dynamique aux classes Euro supérieures, afin de toujours privilégier la meilleure technologie disponible. Des solutions spécifiques seront recherchées pour prévenir les difficultés rencontrées par les opérateurs de transport sur courte distance.
- **L'interdiction de circuler la nuit** pour les PL, afin de réduire l'impact environnemental causé par le trafic routier nocturne (22h-5h) et encourager ainsi le transfert modal de la route vers le rail. Des mesures d'accompagnement pour lutter contre un accroissement des nuisances sonores d'origine ferroviaire devront être proposées parallèlement (nouvelles technologies de freinage,

⁴ Cela implique un transfert de la route vers le rail pour la plupart des corridors alpins. Pour la région Rhône-Alpes et le Frioul-Vénétie julienne, cette stratégie inclut également le transport fluvial et maritime.

protections phoniques). En l'absence d'alternative ferroviaire, une telle interdiction pourrait toutefois s'avérer irréalisable : une mesure alternative consisterait à étendre l'interdiction de circulation des PL les plus polluants (par ex. interdiction de circuler la nuit pour les PL de normes Euro 4 et au-delà).

- **Des interdictions de circuler sectorielles**, étape intermédiaire vers un outil de gestion / contingentement commun (par ex. de type « plafonnement et échange » de droits d'émissions), pour éviter que des marchandises à forte « affinité » ferroviaire soient transportées par la route. Les Régions auraient dans ce cas une certaine marge de manœuvre pour définir la portée de l'interdiction sectorielle de circuler sur leur corridor. Cette approche permettrait également d'éviter certains trafics routiers de transit contraires aux principes de sobriété écologique (comme le transport de déchets). Dans sa décision du 21 décembre 2011 (Aff. C-28/09), la Cour de justice de l'UE confirme la pertinence d'une interdiction sectorielle de circuler pour répondre au souci de protection de l'environnement (point 138). De la même manière, elle considère que les trafics locaux et régionaux doivent être exclus de tels dispositifs, dans la mesure où les possibilités de report modal à des coûts financièrement acceptables n'existent pas, en règle générale, pour le transport de courte distance (points 134 à 137). Afin de réduire les nuisances environnementales, des mesures moins « draconiennes » devront toutefois être prises avant l'instauration d'une interdiction sectorielle de circuler. L'utilité complémentaire d'une interdiction sectorielle doit être scientifiquement prouvée.

Action à moyen terme à l'horizon 2030 : mise en œuvre d'une politique commune de report modal

En soutien à ces mesures, les Régions s'accordent sur l'impérieuse nécessité d'une politique de report modal ambitieuse, fondée sur une tarification et des mesures favorables aux modes les plus respectueux de l'environnement.

Les Régions alpines ont ainsi identifié la nécessité d'harmoniser les péages routiers pour tendre vers une internalisation complète des coûts externes dans l'espace alpin. Elles s'accordent à pratiquer un lobbying au niveau national pour exploiter toutes les possibilités qu'offre la Directive « Eurovignette » révisée, qu'il s'agisse de l'internalisation des coûts externes ou de financements croisés en faveur de solutions de transport durables. Cela implique :

- l'utilisation des facteurs de coûts externes relatifs aux nuisances sonores et à la pollution de l'air, comme le prévoit l'annexe IIIb de la Directive « Eurovignette » révisée.

- La mise en place – en zones de montagne – d'un surpéage qui pourrait venir en complément des coûts externes environnementaux, pour les normes Euro 0 à 3.
- D'approfondir les travaux dans la perspective d'un système de modulation des péages (« Toll + ») prévoyant d'autres mesures de tarification différenciées pour les régions alpines sensibles.

Les Régions conviennent également d'une approche incitative (« pull ») commune, fondée sur les considérations suivantes :

- Sur la base d'un objectif commun de report modal, et en complément de la mise en œuvre d'un outil de type « plafonnement et échange », les Régions réclament la construction rapide des tunnels de base du Brenner et du Lyon-Turin, ainsi que d'autres infrastructures planifiées (par ex. la liaison ferroviaire entre Aoste et Martigny). Cela inclut la réalisation des voies d'accès à ces tunnels de base de part et d'autre de chaque corridor afin de permettre la pleine exploitation de ces nouvelles infrastructures. Les Régions s'appuieront sur les plateformes de corridor, instance de coordination, pour assurer l'intégration optimale des nouvelles capacités ferroviaires.
- Une coordination du système de subventions au transport combiné, qu'il soit accompagné ou non accompagné, sur la base d'une double composante: une subvention par train et une subvention par trajet pour garantir la bonne exploitation des infrastructures existantes. Les taux de subvention seraient alors différenciés en fonction de la distance parcourue et de la compétitivité rail-route.
- Les Régions soutiennent enfin pleinement l'approfondissement de l'interopérabilité des réseaux de transport, ainsi qu'une gestion optimisée des capacités ferroviaires existantes et nouvelles et du matériel roulant. Cette stratégie doit inclure la mise en place de sillons de qualité pour le fret, selon une approche fonctionnelle tenant compte à la fois du transport de marchandises et des trafics de voyageurs (régional et longue distance).

Action à moyen terme à l'horizon 2030 : un outil commun de plafonnement et d'échange

Afin d'atteindre les objectifs spécifiques de trafic et/ou de préservation environnementale définis pour les différents corridors alpins, les Régions alpines reconnaissent la nécessité de développer conjointement un outil dit de « plafonnement et d'échange » (Bourse du Transit Alpin ou Système d'échange de droits d'émission). Les plafonds de trafic d'un tel outil de gestion / contingentement pourraient évoluer progressivement, de manière à respecter à terme les objectifs

spécifiques à chaque corridor, tels que définis dans le système cible commun. Une phase pilote pourrait être lancée à plus court terme.

Les Régions alpines conviennent ainsi de travailler ensemble à l'élaboration d'un outil commun de « plafonnement et d'échange », tenant compte des activités menées actuellement au niveau interministériel dans le cadre du suivi de Zurich et dans le respect des conditions cadres des traités européens, notamment des principes de non-discrimination et de libre circulation des marchandises. Les développements technologiques devront par ailleurs être pris en considération lors de la conception de cet outil (voir annexe II).

Les Régions alpines, dont les économies sont étroitement connectées, ne devraient pas être affectées de manière disproportionnée par un tel outil. Du point de vue régional, ce dernier devrait en effet se concentrer essentiellement sur le transit longue distance, et prendre en compte les considérations suivantes en matière de trafic régional :

- Les Régions s'accordent de manière générale à ce que le trafic régional soit intégré dans une approche commune de « plafonnement et d'échange ».
- Il convient toutefois d'éviter une charge disproportionnée pour le trafic régional, notamment dans le cas d'une Bourse du Transit Alpin qui devrait alors tenir compte de la distance parcourue et du poids du véhicule.
- Il est donc nécessaire de prévoir des assouplissements pour le trafic régional, dont le périmètre pourrait être défini en fonction de la distance parcourue (par ex. avec des assouplissements pour les trajets inférieurs à 200 ou 300 km) ou bien suivant l'origine et la destination du convoi (approche similaire à l'interdiction sectorielle de circuler au Tyrol et aux dispositions prévues pour le transport de courte distance dans le cadre du système de dosage du tunnel du Gothard).
- Les Régions privilégient un dispositif spécifique au trafic régional plutôt qu'un dispositif de remboursement.

5. Mesures communes pour le trafic de voyageurs (à court terme, d'ici 2020)

Les Régions alpines reconnaissent l'intérêt d'inclure le trafic de voyageurs dans une stratégie de transport commune. Bien que les risques en termes de transfert des flux de trafic d'un corridor alpin à l'autre soient moins évidents pour les voyageurs que pour les marchandises, les Régions conviennent de la nécessité d'élaborer une politique des transports plus harmonisée afin de limiter efficacement les nuisances environnementales causées par le trafic de voyageurs. Conformément aux objectifs définis pour le transport de marchandises, les mesures s'appliquant au trafic de voyageurs chercheront à éviter les trajets inutiles, à promouvoir et élargir les solutions de transports publics, et à mettre en œuvre des solutions plus durables et plus innovantes pour le trafic routier résiduel dans l'espace alpin. Pour atteindre cet objectif, les Régions ont identifié la nécessité de faciliter l'accessibilité des régions alpines en transports publics en promouvant les liaisons interrégionales.

Les Régions s'accordent à concentrer leur stratégie commune sur deux mesures principales :

- La généralisation des limitations de vitesse et la stricte application de celles-ci. Les conditions de mise en œuvre de ces limitations de vitesse pourront toutefois être adaptées aux contextes spécifiques de chaque corridor. Ces limitations de vitesse devraient être instaurées de manière permanente puisqu'il s'agit de mesures considérées comme « moins draconiennes » qui peuvent être mises en œuvre avant l'introduction d'une interdiction sectorielle de circuler pour les PL selon la décision de la Cour de Justice de l'UE du 21 décembre 2011 (Aff. C-28/09)
- Le développement, d'une plateforme d'information et de billettique intermodales pour les transports publics, capable de délivrer des informations sur les trajets de porte à porte. Cette plateforme multimodale, destinée tant au trafic local de voyageurs qu'aux flux touristiques, augmenterait l'attractivité des services de transports publics. Elle pourrait être développée grâce à l'interconnexion des plateformes d'information existantes.

Les Régions s'accordent par ailleurs à poursuivre leurs échanges en matière de bonnes pratiques, ce qui implique une mise à jour régulière du guide développé dans le cadre du projet iMONITRAF! (« Best Practice Guide »).

6. Vers une mise en œuvre du plan d'actions : le rôle des Régions alpines

Démarches à prendre pour la mise en place des mesures communes

Les Régions reconnaissent la diversité de leurs compétences institutionnelles pour la mise en œuvre des mesures proposées (voir tableau en annexe III pour de plus amples informations). Aussi, différentes formes d'actions doivent être envisagées :

- la mise en œuvre de mesures au niveau régional
- le lancement de discussions et de processus politiques, ainsi que d'actions de lobbying en faveur des mesures relevant de l'échelle nationale
- des actions de lobbying à l'échelle européenne, les Régions parlant d'une seule et même voix.

En fonction de leurs compétences, les Régions définiront ainsi un ensemble d'actions spécifiques à leur territoire, dans le respect des délais proposés dans cette stratégie. Des actions immédiates seront entreprises qui mettront l'accent sur des mesures de court terme devant être déployées d'ici 2020, tant pour le transport de marchandises que pour le trafic de voyageurs. Les actions à moyen terme portent sur des mesures devant être mises en œuvre à l'horizon 2030. Cela implique de conduire une politique combinant toutes les mesures proposées, puisque l'efficacité de chaque mesure dépend de la réalisation de l'ensemble. La mise en œuvre des actions spécifiques sera suivie et évaluée, à l'aide, par exemple, d'un bureau de projet ou d'un partenariat.

Plan d'actions : poursuite de la coopération

Les Régions alpines reconnaissent la valeur ajoutée d'un réseau commun et s'accordent à poursuivre leur coopération au-delà du projet iMONITRAF!. La continuation du réseau sera particulièrement décisive pour progresser dans la réalisation des objectifs et la mise en place des mesures de court terme. A moyen terme, le réseau pourrait être adossé à d'autres structures de coopération. Les Régions soulignent ici l'intérêt d'une éventuelle macrorégion alpine pour la poursuite des activités engagées dans iMONITRAF!.

A court terme, deux options semblent envisageables pour progresser vers un réseau commun :

- i. la mise en place d'un secrétariat de projet financé par les Régions partenaires sur une période de trois ans.
- ii. la mise en place d'un partenariat flexible alimenté par les contributions financières et/ou immatérielles (personnel interne ou soutien organisationnel) des Régions partenaires.

Quelle que soit la structure organisationnelle retenue, les activités suivantes sont considérées comme ressorts indispensables d'une coopération efficace :

Mission A) la poursuite des activités communes d'observation et de suivi

Mission B) la coordination de la mise en œuvre des mesures communes et l'échange de bonnes pratiques entre les Régions

Mission C) le lobbying et la mise en réseau avec les autres échelons décisionnels

Mission D) la communication interne et les relations publiques, notamment par l'organisation régulière de Forums Transport et la réunion régulière des plateformes de corridor.

Des informations plus détaillées sur un éventuel secrétariat de projet iMONITRAF! et ses coûts sont disponibles en annexe IV.

Annexe I – Système cible : principes retenus pour la définition des objectifs

Approches possibles pour la définition des objectifs

Différentes approches, portant sur les capacités de transport ainsi que sur les impératifs environnementaux et de sécurité, sont envisageables pour définir les objectifs spécifiques de trafic pour le transport transalpin de marchandises :

- **Approche axée sur le report modal** : cette logique repose sur le fait que le potentiel de report modal dépend essentiellement de la distance parcourue. Il est généralement admis que les transports sur une distance inférieure à 300 km sont difficiles à transférer sur le rail. Cette distance peut toutefois être moins importante dans des régions sensibles comme l'espace alpin, notamment si des infrastructures spécifiques sont mises en place.
- **Approche axée sur les capacités ferroviaires** : cette approche implique que les capacités ferroviaires existantes et nouvelles soient utilisées à leur maximum. Cette logique ne peut être efficace que si les capacités du réseau routier ne sont pas augmentées.
- **Approche environnementale** : la logique environnementale vise à optimiser le système de transport pour atteindre les objectifs environnementaux (en termes de nuisances locales et/ou globales). Cela peut impliquer une réduction des émissions causées par le trafic routier et/ou une baisse de son volume.
- **Approche axée sur les capacités routières/la sécurité** : cette approche cherche à améliorer la sécurité routière. Les volumes de transport doivent ainsi être définis de manière à garantir les distances de sécurité qui conviennent entre les véhicules, en tenant compte des limitations de vitesse ou de la pente.
- **Approche axée sur l'année de référence** : s'appuie sur une approche pragmatique visant à atténuer une nuisance environnementale spécifique ou à réduire les volumes de trafic par rapport à une année de référence donnée. Elle est souvent utilisée pour définir des objectifs de réduction de CO₂.

Principes retenus pour les différents corridors

Les Régions alpines se sont jusqu'à présent appuyées sur des logiques propres pour orienter leurs politiques. Cela se traduit dans le système cible par différents calendriers et différents objectifs en termes de trafic, d'environnement et/ou de santé.

Les objectifs spécifiques à chaque corridor de transit sont argumentés dans le tableau suivant :

| | Approche spécifique à chaque corridor |
|----------------------------|---|
| Corridor du Gothard | Approche axée sur le report modal : tous les transports effectués sur une distance supérieure à 300 km doivent être transférés sur le rail et utiliser les capacités des nouveaux tunnels ferroviaires de base. Le volume de 492'000 PL/an est calculé à partir de l'objectif de report modal global qui a été fixé à 650'000 PL pour l'ensemble des corridors suisses. Conformément à la « Loi sur le transfert du trafic », cet objectif de réduction devra être atteint deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard, soit en 2018. |

| | Approche spécifique à chaque corridor |
|---|--|
| Corridor du Brenner | <p>2015: limitation à 1 765 000 PL/an (réduction de 3 % par rapport à 2009, conformément au programme §9a IG-L de réduction des émissions de NO₂ et sur la base d'une meilleure utilisation des capacités ferroviaires existantes)</p> <p>2020: limitation à 1 668 000 PL/an (réduction de 16 % par rapport à 2005 pour remplir les objectifs de réduction de CO₂ de l'UE à l'horizon 2020), grâce à une meilleure utilisation des capacités ferroviaires existantes et au transfert progressif du trafic de transit de la route sur les capacités ferroviaires disponibles, suivant le principe de l'itinéraire le plus court</p> <p>2025: limitation à 1 358 000 PL/an (limitation à moyen terme fondée sur une meilleure utilisation des capacités ferroviaires existantes et le transfert progressif du trafic de transit de la route sur les capacités ferroviaires disponibles, suivant le principe de l'itinéraire le plus court)</p> <p>2030: limitation à 1 000 000 PL/an (comme le prévoit le protocole n° 9 du traité d'adhésion entre l'Autriche et l'UE, 2004), grâce à l'achèvement du tunnel de base du Brenner et de ses accès nord et sud</p> |
| Corridors du Mont-Blanc et du Fréjus | <p>2020 : limitation à 1 241 000 PL/an Objectif de trafic commun en conformité avec les objectifs environnementaux : étant donné que les corridors du Fréjus et du Mont-Blanc sont étroitement liés et sur la base des études sur la qualité de l'air menées dans la Vallée d'Aoste (qui s'est déjà fixé un objectif de 1600 PL/jour pour 2012 afin de respecter la limite de concentration de NO₂), il a été décidé de fixer un objectif commun de 1 241 000 PL par an à l'horizon 2020.</p> <p>Approche axée sur l'année de référence : un tel objectif correspond aux objectifs de qualité de l'air définis pour ces corridors alpins et au Protocole de Kyoto - il devrait en effet entraîner une réduction de 10 % du trafic par rapport à l'année 2008 et permettre ainsi de revenir au niveau de trafic de 1990.</p> <p>Approche axée sur le report modal et l'utilisation optimale des capacités ferroviaires : si cet objectif est renforcé par des mesures d'accompagnement visant l'optimisation du chargement des camions, le volume de marchandises transportées actuellement et, par conséquent, les activités économiques qui les provoquent ne devraient pas se trouver pénalisés. Avec une charge de 19 tonnes par PL (comme c'était le cas en 1984), les volumes de trafic pourraient atteindre 24,3 Mt (et correspondre ainsi au volume de trafic maximal observé entre 1993 et 2003)</p> <p>2030 : limitation à 1 278 000 PL/an pour les deux corridors (718 000 PL/an pour le Fréjus et à 560 000 PL/an pour le Mont Blanc) grâce à la mise en service de la ligne nouvelle Lyon-Turin (réalisation du tunnel de base et des étapes 1 et 2 des accès français). Ces chiffres ont été calculés sur la base des prévisions de croissance du trafic du scénario PRIMES et selon l'estimation de TLF du nombre de PL transféré sur le rail en 2030 grâce à cette nouvelle liaison ferroviaire. Cela représente une part modale de 45,50%</p> |
| Corridor du Tarvisio | <p>Approche axée sur l'année de référence : d'ici 2020, les volumes de trafic devront être réduits de 20 % par rapport à l'année de référence 2000. Ce volume devrait rester stable à long terme, soit 1,46 millions de PL/an.</p> |

Le projet iMONITRAF! a permis de confronter les différentes approches dans la perspective d'une mise en œuvre commune, et de traduire ces résultats en nombre de PL pour les différents corridors.

Estimation de plafonds de trafic selon un objectif de réduction de 20 % des émissions de CO₂ (basée sur les scénarii élaborés pour l'étude ALBATRAS)

Le Suivi de Zurich a récemment commandé différentes études dans le but d'analyser les options et les impacts d'un instrument de gestion / contingentement du trafic dans l'espace alpin. L'étude ALBATRAS a mis en évidence la possibilité d'un Système d'échange de droits d'émissions visant à réduire de 20 % les émissions de CO₂ d'ici 2020 (par rapport à 1990). Les résultats de l'étude sont indiqués uniquement en tonnes/an, mais peuvent être convertis en nombre de PL à l'aide des coefficients de charge moyens établis pour le scénario de référence du projet iMONITRAF!⁵

Estimation de plafonds de trafic selon un objectif à moyen et long termes d'utilisation optimale des capacités ferroviaires existantes et nouvelles

L'objectif de trafic défini pour les corridors suisses a été comparé aux capacités de transport fret des axes du Gothard (et du Simplon). L'étude a démontré que la capacité ferroviaire est suffisante pour atteindre le niveau de report modal souhaité. En ce qui concerne le corridor du Brenner, sa capacité ferroviaire a été calculée en tenant compte du tunnel de base du Brenner. Il en est de même pour les corridors du Mont Blanc et du Fréjus, pour lesquels les plafonds de trafic ont été calculés en fonction d'une exploitation optimale de la ligne ferroviaire existante via Modane et le tunnel du Mont Cenis et des capacités offertes par la mise en service de la ligne nouvelle Lyon-Turin (tunnel de base et accès français étapes 1 et 2).

Le tableau suivant résume les différentes approches et fournit des données sur le nombre de PL par corridor :

⁵ Les coefficients de charge moyens retenus ont été calculés à partir des données Alpinfo et sur la base d'un modèle de projection de l'Office Fédéral Suisse des Transports

| COMPARAISON DES PLAFONDS DE TRAFIC ENVISAGES AUX VOLUMES DE TRAFIC ACTUELS | | | | | |
|---|---------|---------|------------|--------|---------------------------|
| En milliers de PL/an | Brenner | Gothard | Mont Blanc | Fréjus | Tarvisio |
| Volume de PL 1990* | 925 | 548 | 739 | 540 | 1'822 (base year 2000) |
| Volume de PL 2010* | 1 850 | 943 | 572 | 732 | 1'576 |
| Croissance tendancielle 2020 (basée sur le scénario Primes) | 2 368 | 1 122 | 732 | 937 | 2'018 |
| Croissance tendancielle 2030 (basée sur le scénario Primes) | 2'987 | 1'280 | 923 | 1'181 | 2'546 |
| Objectif à court terme (2020) : -20% de CO ₂ | 1 648 | 940 | 634** | 774** | 1'515 |
| Objectif à moyen terme (2030) : pleine utilisation des capacités ferroviaires | 1 000 | 492 | 560 | 718 | 1 460 |

* Données 1990 et 2010 basées sur les données Alpinfo pour le Brenner, le Gothard, le Mont Blanc et le Fréjus et sur des données régionales pour le Tarvisio (les mêmes données ont été utilisées pour le système d'indicateurs iMONITRAF!)

** En ce qui concerne la répartition entre les corridors du Mont Blanc et du Fréjus, les chiffres de l'étude Albatras diffèrent considérablement des chiffres actuels. Dans le projet iMONITRAF!, le volume total des deux corridors a été réparti conformément à la répartition actuelle entre les corridors du Mont Blanc et de Fréjus.

Annexe II Point de vue des Régions alpines sur les développements technologiques et organisationnels

L'élaboration de la stratégie commune a montré l'influence considérable des développements technologiques et organisationnels, aussi bien pour la réalisation des objectifs de trafic que pour la conception des mesures communes. Le recours aux nouvelles technologies ne permet certes pas d'atteindre à lui seul les objectifs définis, mais elles constituent à cet effet un véritable moteur et contribuent en cela à la compétitivité des régions alpines.

L'espace alpin étant des plus sensibles, les Régions reconnaissent en conséquence la nécessité d'opter pour les meilleures technologies disponibles. L'utilisation des véhicules les plus performants et les moins polluants devrait ainsi être la règle dans l'espace alpin. Dans la mesure où elles en attendent des effets positifs, les Régions s'accordent à soutenir les processus de recherche et de développement dédiés aux innovations technologiques présentées ci-après, et à mettre en place différents systèmes incitatifs pour faciliter leur lancement sur le marché :

- Amélioration des PL, des autocars et des véhicules particuliers en matière d'émissions de polluants atmosphériques, de CO₂ et de bruit. Si les décisions peuvent être prises au niveau régional, les Régions réuniront les conditions nécessaires à une accélération de la modernisation du parc de véhicules et à une intensification de l'utilisation de biocarburants durables n'ayant pas d'incidences négatives sur les ressources agricoles et alimentaires. Si ces décisions ne relèvent pas de leur compétence, les Régions pratiqueront un lobbying aux niveaux national et européen pour promouvoir ces développements.
- Utilisation des technologies de propulsion alternatives basées sur les énergies renouvelables (systèmes de propulsion électrique, à hydrogène etc.) : les Régions alpines reconnaissent l'utilité de telles technologies de propulsion alternatives pour la réduction des émissions liées au transport de marchandises et au trafic de voyageurs. Elles souhaitent que celles-ci soient disponibles pour leurs infrastructures.

Les Régions considèrent par ailleurs que les innovations technologiques et organisationnelles ont des effets positifs sur la compétitivité du rail, le renforcement du report modal et l'efficacité accrue du réseau de transport dans son ensemble. Les Régions soutiennent ainsi :

- l'utilisation de systèmes de chargement innovants permettant d'améliorer la compétitivité du transport combiné (via une réduction de la durée de manutention).
- les systèmes d'exploitation et d'information novateurs permettant l'amélioration du service aux usagers, notamment en termes de qualité des liaisons transfrontalières ou de réservation, ainsi que le suivi en ligne des flux de trafic, tant pour le transport de marchandises que pour le trafic de voyageurs.

- le développement et l'utilisation de nouveaux systèmes de freinage ferroviaires afin de réduire les nuisances sonores. Elles s'engagent à développer de telles technologies sur les trains régionaux.
- l'électrification du réseau ferroviaire pour réduire l'utilisation de locomotives diesel.

Les Régions reconnaissent toutefois que certains développements technologiques vont à l'encontre de leur vision commune. Cela concerne notamment l'utilisation de poids lourds de type « gigaliner » permettant de transporter jusqu'à 60 tonnes de marchandises, ainsi que l'augmentation des dimensions de certains PL. Les Régions alpines réclament ainsi l'interdiction de tels véhicules, pour éviter de compromettre le potentiel du transport combiné. Les Régions alpines sont conscientes des préoccupations liées au bruit et des problèmes de sécurité qu'engendrent ces véhicules, et conviennent par ailleurs de prévenir leur utilisation sur les itinéraires transalpins.

Annexe III – Compétences régionales des Régions alpines

APERÇU DES COMPETENCES REGIONALES

| Aspect | France | Italie | Suisse | Autriche |
|------------------------|--|---|---|---|
| Compétences nationales | <p>Services de transport national de voyageurs (par ex. TGV)</p> <p>Mesures de régulation (y compris les péages) concernant les autoroutes et les routes nationales</p> | <p>Ministère de l'Infrastructure: mesures relatives aux infrastructures nationales.</p> <p>Pour de plus amples informations, consulter le guide des meilleures pratiques («BP Guide»).</p> | <p>Niveau national: mesures de régulation, politique de transfert modal</p> | <p>Dans le cadre de la Directive « Eurovignette », le gouvernement fédéral fixe les péages routiers, différenciés selon les normes Euro.</p> <p>Il est également de la compétence du gouvernement fédéral de définir le poids et les dimensions des PL.</p> |
| Compétences régionales | <p>Services de transport régional de voyageurs</p> <p>Pas de compétences dans le domaine du transport de marchandises.</p> <p>[Niveau local: Services de transport local de voyageurs (le niveau local comprend deux niveaux différents: départemental et urbain)</p> <p>Mesures de régulation concernant les routes locales.]</p> | <p>Régions disposant d'un statut d'autonomie: certaine flexibilité dans l'instauration de mesures de régulation au niveau régional (pour des raisons de sécurité).</p> <p>Régions sans statut d'autonomie, provinces, municipalités: compétences surtout dans les projets d'infrastructure au niveau local.</p> | <p>Niveau régional: contrôle de la pollution de l'air et possibilité de prendre des mesures d'intervention.</p> | <p>Les compétences relatives au réseau routier subordonné ont été transférées aux provinces (Länder).</p> <p>La loi sur le contrôle de la pollution de l'air permet au Tyrol d'instaurer des mesures visant à réduire les impacts négatifs sur l'environnement.</p> |

Annexe IV – Principales activités et coûts associés à la poursuite du réseau iMONITRAF!

Les Régions sont d'avis que la poursuite de la coopération est cruciale pour assurer la mise en œuvre de la stratégie commune. Constatant les difficultés qu'il y avait à intégrer d'autres réseaux existants, elles ont choisi de poursuivre leurs activités communes au sein d'un réseau spécifique (organisé comme un véritable secrétariat de projet ou sur la base d'un partenariat plus flexible).

Il est prévu d'organiser - au terme du projet - des réunions annuelles afin de poursuivre les échanges et discussions d'ordre technique. Ces réunions d'experts seront complétées, alternativement, par un événement public (« Transport Forum ») ou une table ronde politique, respectivement destinés à médiatiser les résultats obtenus et à arbitrer les orientations à prendre. Ainsi, il est proposé d'organiser les réunions/événements suivants :

- au printemps 2013, par une région italienne : une réunion d'experts
- au printemps 2014, par le Tyrol : une réunion d'experts et une table ronde politique
- au printemps 2015, par la Suisse centrale ou le Tessin : une réunion d'experts et un événement public (« Transport Forum »)
- au printemps 2016, par la région Rhône-Alpes : un forum d'experts et une table ronde politique.

Si les Régions parviennent à un accord sur la mise en place d'un secrétariat de projet commun, son fonctionnement nécessiterait - selon les estimations – les financements suivants :

- Un financement global estimé entre 100 000 et 120 000 euros par an.
- Selon le niveau de participation des partenaires, le montant versé par chaque Région pourrait ainsi être compris entre 15 000 et 20 000 euros par an.

Si les Régions choisissent de poursuivre leur coopération sur la base d'un partenariat flexible, elles conviendront de mettre à disposition du partenariat les ressources humaines internes suffisantes pour accomplir les missions décrites ci-dessous. Chaque Région conviendra d'assurer en outre la coordination de l'une des activités ou tâches précisées ci-dessous, conformément au fonctionnement actuel du projet iMONITRAF!. Si les activités de communication devaient impliquer des ressources financières, ces activités pourront soit être financées à parts égales par l'ensemble des partenaires, soit être prises en charge par la Région d'accueil lorsqu'il s'agit d'évènementiel public ou de table ronde politique.

Si un secrétariat de projet est mis en place, celui-ci devra prendre en charge les missions suivantes, qui pourront également être réalisées, de manière alternative, au sein d'un partenariat plus flexible.

Activités prévues de la Mission A : poursuite des actions d'observation et de suivi

Collecte annuelle des données régionales pour les indicateurs iMONITRAF!

Synthèse des données régionales, consolidation des données, finalisation en lien avec les Régions etc.

Rapport préliminaire, préparation du rapport annuel (compilation des données et interprétation incluses)

Tour de table des régions pour un retour sur le rapport annuel

Préparation et animation du comité technique annuel pour commenter les résultats observés et discuter des actions à mener

Saisie des données dans le système WebGIS

Diffusion du rapport annuel (contacts directs, courriels, Internet)

Activités prévues de la Mission B : coordination dans la mise en œuvre de mesures communes

Coordination des Régions concernant la mise en œuvre des mesures communes

Approfondissement des études relatives aux mesures communes et aux instruments de « plafonnement et d'échange »

Actualisation des informations relatives aux bonnes pratiques régionales

Traitement des informations concernant les bonnes pratiques et communication, par ex. dans le cadre du système WebGIS

Activités prévues de la mission C : lobbying et mise en réseau

Activités générales de mise en réseau aux échelles nationale et européenne (par ex. positionnement sur les documents stratégiques de l'UE, processus de discussion nationaux)

Coordination avec les activités menées dans le cadre du Suivi de Zurich, de la Convention Alpine, du Réseau des Régions Alpines

Institutionnalisation : contribution aux activités menées dans la perspective d'une macrorégion alpine, lien avec le Réseau des Régions Alpines

Activités prévues de la mission D : communication interne et relations publiques

Maintenance du site web iMONITRAF! et bulletin d'information semestriel

Organisation d'événements parallèles aux plateformes de corridors existantes ou organisation de réunions de plateforme de corridor le cas échéant.

Organisation de réunions d'experts annuelles complétées, alternativement, par un événement public (« Transport Forum ») ou une table ronde politique