

De la route au rail

Des idées pour sortir du tunnel

La politique des transports transalpins est trop souvent limitée aux infrastructures. Mais les tunnels de base ne pourront à eux seuls faire des miracles. Pour un déplacement efficace des marchandises de la route vers le rail, d'autres mesures sont nécessaires.

Le trafic lourd ne cesse d'augmenter. Et donc la charge sur l'environnement et les personnes. Depuis des années, le transfert des marchandises de la route au rail est exigé. Mais le processus est en panne. Pourquoi les pays alpins et les régions ont-elles tant de difficultés à mettre en œuvre ce projet ? La politique des transports de l'Union européenne n'est pas vraiment une politique de transfert modal. Dans le processus de création de corridors transeuropéens de fret ferroviaire, la question des infrastructures est au premier plan. L'objectif principal est d'éliminer les goulots d'étranglement. Les liaisons à travers les Alpes doivent désormais être modernisées grâce à des grands projets de tunnels de base. Pourtant, malgré d'importants investissements dans les infrastructures, la part du transport ferroviaire a tendance à diminuer.

Le transfert modal est en panne

Les pays et les régions alpines se battent pour leurs projets respectifs, dans un contexte de concurrence territoriale, afin de s'assurer qu'ils ne seront pas exclus des principaux corridors de fret. Toutefois, l'achèvement des projets programmés est sans cesse repoussé. Qu'apporteront réellement ces projets ? La région Rhône-Alpes, par exemple, qui soutient fortement le projet de tunnel ferroviaire transfrontalier entre Lyon et Turin en Italie, n'a pu empêcher que ce projet soit sans cesse retardé. La date de lancement des travaux, et à fortiori la date d'achèvement, est encore incertaine. Le projet de tunnel de base du Brenner, entre l'Autriche et l'Italie, fait état de retards similaires. Les États riverains de ces projets ne présentent pas le même enthousiasme pour le transfert modal. La province du Tyrol, qui souffre de la forte croissance du trafic international sur l'axe du Brenner, veut réglementer le trafic routier et le transférer vers la ligne ferroviaire existante et actuellement sous-utilisée. Mais l'UE et un certain nombre d'États concernés par ce trafic ont déposé un recours auprès de la Cour européenne de justice, contre l'Autriche, pour « entrave à la libre circulation ».

L'expert danois sur les questions d'infrastructure, Bent Flyvbjerg, a analysé en 2003, avec son équipe, sur les cinq continents, des centaines de grands projets de toutes sortes des 70 dernières années. Les chercheurs ont constaté que le coût et l'impact négatif sur l'environnement sont souvent sous-estimés, alors que l'impact positif sur l'économie est souvent surestimé. En outre, le processus de prise de décision est rarement transparent.

En matière de grands projets de tunnel ferroviaire, la Suisse fait exception : la population suisse a voté à plusieurs reprises pour de tels projets. Le tunnel du Lötschberg est en service depuis 2007, et la mise en service du Tunnel de base du Gothard est prévue pour 2017. Cependant, selon les



© Pierre Moreau / CIPRA France

Une mauvaise politique des transports : on investit beaucoup d'argent, au lieu de coordonner les horaires et de simplifier les

experts, l'augmentation de la part du rail dans le trafic ne dépassera pas 2 % en l'absence de mesures d'accompagnement contraignantes.

Priorité à la gestion plutôt qu'aux infrastructures

Il existe des moyens plus efficaces pour le transfert du trafic que les seuls projets de tunnels qui se chiffrent (chacun) en milliards d'Euros. En priorité, il s'agit de créer les conditions d'une concurrence loyale entre les modes de transport. En raison de la mondialisation, les échanges de biens entre pays



**argent dans la construction de tunnels et d'autoroutes
procédures transfrontalières pour le trafic ferroviaire.**

se développent rapidement. Selon la logique du marché, ils sont transportés de manière aussi efficace et aussi bon marché que possible. Par rapport à la route, la voie ferrée est moins bien armée pour capter les transports transnationaux et la livraison aux clients finaux. La route est plus compétitive, parce qu'elle ne couvre qu'une petite partie des coûts environnementaux et sociaux. La révision de la directive Eurovignette, qui devrait améliorer cette situation, ne progresse que lentement. D'autre part, la capacité existante des infrastructures ferroviaires doit être mieux utilisée. Plus qu'à des

capacités insuffisantes, la faible part de marché du rail est due le plus souvent à des problèmes d'exploitation. Et les principaux goulots d'étranglement dans le réseau ferroviaire sont avant tout dans les environs des grandes villes et le long des voies d'accès aux tunnels transalpins existants. Grâce à une meilleure gestion, la compétitivité de l'offre ferroviaire pourrait être améliorée. Cela signifie, par exemple, une gestion plus efficace des sillons, la modulation des tarifs, l'harmonisation des horaires, la rationalisation des matériels, notamment de traction, ou la simplification des procédures transfrontalières. Ces mesures sont connues et peuvent être mises en œuvre dans le court et moyen terme, avec des coûts beaucoup plus réalistes que ceux des grands projets d'infrastructure.

Plus généralement, on a besoin de nouveaux instruments pour réguler le trafic routier dans les régions sensibles telles que les Alpes. Les avions doivent disposer de « slots », les trains de sillons et les navires de places à quais. Le camion est le seul moyen de transport qui ne soit pas régulé, en dehors de la réglementation de la circulation dans les tunnels alpins. Le camion roule, sans être soumis à une gestion intelligente.

La bourse du transit alpin : une solution ?

Un outil efficace à cet effet est la bourse du transit alpin. L'objectif est de promouvoir le transfert du fret de transit de la route vers le rail par l'émission contrôlée de droits de transit pour les camions. Ces droits de transit pourront être négociés sur le marché. Comme pour les autres marchandises réglementées, la demande détermine le prix. De nombreux spécialistes de la circulation soutiennent cette idée. La Suisse a introduit la bourse du transit alpin dans la nouvelle loi sur le transfert de fret. Mais la mise en place effective de cet instrument dépend de la volonté commune d'instaurer une nouvelle politique de transfert modal dans l'ensemble des Alpes. Une politique des transports à long terme doit être développée dans l'arc alpin sans attendre l'achèvement de quelques grands projets sans cesse reportés. Les régions et les États des Alpes doivent donc élaborer un programme concerté de modernisation des réseaux ferroviaires existants. Celui-ci devra être accompagné par une politique de transfert modal qui ne soit pas assujettie à la politique européenne des infrastructures, mais appuyée sur des mesures visant à rétablir les avantages concurrentiels du chemin de fer par rapport à la route. ■

Toni Aschwanden
Initiative des Alpes Suisse

Pierre Moreau
Conseiller technique CIPRA France