



Lettre ouverte au commissaire Apostolos Tzitzikostas et aux ministres des Transports des pays alpins

À Schaan, Liechtenstein, le 14 janvier 2026

"Maintenir les mesures de contrôle de fret du Tyrol au Brenner – pour une gestion durable de la mobilité dans la région alpine !"

Les organisations signataires, en collaboration avec la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA), appellent le commissaire Apostolos Tzitzikostas et les ministres des Transports des huit pays alpins à prendre des mesures décisives contre l'augmentation du trafic dans la région alpine. Il est impératif de tenir compte des conditions géographiques et écologiques particulières des Alpes : la région alpine est déjà soumise à de fortes pressions en raison des menaces climatiques, de la forte concentration de la population dans les principales vallées et de la pollution atmosphérique accrue due à la topographie montagneuse. Dans ce contexte, le litige qui oppose actuellement l'Italie à l'Autriche devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) revêt une importance fondamentale.

En 2024, l'Italie a déposé plainte contre les mesures prises par le Tyrol pour réglementer le trafic transalpin du transport de marchandises. La décision de la CJUE attendue en 2026 aura inévitablement un effet exemplaire pour les autres itinéraires de transit alpins. Elle ne doit pas créer un précédent qui remettrait en cause les acquis en matière de gestion du trafic respectueuse de l'homme et de l'environnement, obtenus après des années de débats.

Il est indispensable, au sens de la Convention alpine, de réduire¹ les nuisances à un niveau acceptable pour les habitant·e·s et les visiteur·euse·s, pour les animaux et les plantes, ainsi que leurs habitats. En effet, dans l'ensemble de l'espace alpin, la qualité de l'air est si mauvaise en termes de concentration en particules fines que les valeurs limites fixées par l'OMS sont dépassées.²

¹ Voir par exemple les art 3, 7, 14 du protocole Transports.

² Voir le 8^e rapport sur l'état des Alpes (pages 44, 63, 67) : « Selon l'OMS, les gaz d'échappement diesel sont des agents cancérigènes avérés. En outre, la circulation routière des véhicules contribue à la masse des MP10 par effet des poussières fines et grossières libérées par l'abrasion des freins et des pneus et par la remise en suspension de la poussière des routes. »



Afin d'atteindre un niveau de trafic compatible avec l'homme et la nature, il convient de promouvoir une politique des transports coordonnée qui favorise les transports respectueux de l'environnement et des ressources, augmente l'efficacité et l'efficience des systèmes de transports et réduise le volume du trafic conformément aux accords internationaux du protocole Transports de la Convention alpine.³

Gestion du trafic comme instrument central

La plainte déposée par l'Italie contre l'Autriche vise toutefois à supprimer les mesures restrictives existantes au Tyrol en raison de la violation présumée du principe de libre circulation des marchandises garanti par le droit de l'Union. Des instruments de gestion du trafic judicieux et efficaces pour le trafic lourd, tels que l'interdiction de circuler la nuit⁴ et le week-end⁵, l'interdiction sectorielle⁶ de circuler, l'interdiction de circuler en hiver⁷ et le contingentement des camions sur l'autoroute A12 du Brenner⁸ doivent être supprimés. Ces mesures prises par l'Autriche sont essentielles pour réduire, au moins en partie, le trafic de contournement, qui est inefficace et nuisible au climat et à l'environnement. Elles servent à préserver la santé et la vie des personnes et de la nature.

Une suppression des mesures de restrictions par la CJUE au profit d'une circulation illimitée des marchandises en Europe aurait des conséquences insupportables pour les régions situées sur l'axe du Brenner et aurait un effet signal fort pour les axes routiers transalpins sur toutes les routes de transit des Alpes. Tous ces corridors font partie, comme le corridor du Brenner, du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Les organisations signataires lancent un appel pressant : si la CJUE annule les mesures prises par le Tyrol, cela risque d'avoir un effet domino. Les mesures de protection des personnes et de l'environnement sur d'autres axes de transit alpins pour-

³ L'art 1, al 1, point a) du protocole Transports stipule : « Les Parties contractantes s'engagent à mener une politique des transports durable qui : a) réduise les nuisances et les risques dans le secteur du transport intra-alpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché » ; cf. également art 7, art 10, al 1 point c) du protocole Transports.

⁴ Interdiction de circuler la nuit : pour les camions d'un poids total supérieur à 7,5 t, entre le 1^{er} mai et le 31 octobre, les jours ouvrables de 22 h à 5 h, le dimanche et les jours fériés de 23 h à 5 h et entre le 1^{er} novembre et le 30 avril, les jours ouvrables de 20 h à 5 h et le dimanche et les jours fériés de 23 h à 5 h.

⁵ Interdiction de circuler le week-end : pour les camions d'un poids total supérieur à 3,5 t les samedis de 15 h à 24 h et le dimanche et les jours fériés de 0 h à 22 h.

⁶ Interdiction sectorielle de circuler : interdiction de transporter certaines marchandises avec des poids lourds sur l'A12 entre Langkampfen et Ampass.

⁷ Interdiction de circuler en hiver : en hiver, en plus de l'interdiction de circuler le week-end, une interdiction de circuler est en vigueur de 7 h à 15 h au Tyrol.

⁸ Afin de réguler le trafic, l'accès à l'A12 sera limité à 300 camions par heure certains jours.



raient être également supprimées ou ne plus être adoptées à l'avenir. Le transport routier de marchandises deviendrait alors prioritaire, au détriment des modes de transport plus respectueux de l'environnement, tels que le rail.

Afin de réduire le trafic dans la région alpine et de protéger ainsi l'homme et la nature, les organisations signataires estiment qu'il est urgent de prendre les mesures suivantes⁹ :

OBJECTIFS COMMUNS

- **Neutralité climat d'ici 2050** : les émissions de CO₂ de l'ensemble du trafic alpin (rail et route) doivent être réduites à zéro afin d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 au plus tard, dans le cadre des efforts déployés à l'échelle européenne.
- **Politique commune des transports dans l'espace alpin** : en outre, l'Union européenne et les gouvernements des pays alpins sont appelés à élaborer une politique commune des transports à l'échelle alpine, dans l'esprit de la Convention alpine et du plan d'action de l'Alliance du Simplon¹⁰ qui permette de freiner le trafic de contournement, d'accélérer le transfert effectif du trafic vers le rail et de gérer les capacités sur les axes de transit alpins.
- **Garantir la santé et la qualité de vie** : Les nuisances sonores et la pollution aux particules fines, causées par le trafic ferroviaire et routier doivent être considérablement réduites. Le respect des valeurs limites fixées par l'UE et l'OMS (NOx, particules fines, bruit, etc.) sur les axes de transit et dans les zones urbaines alpines doit être garanti en toutes circonstances, afin de protéger tant les voyageurs de passage que les populations vivant dans les Alpes.

INTRODUCTION DES OUTILS DE GESTION PANALPINS

Au lieu d'une ouverture totale au trafic routier de marchandises, il est urgent de prendre des mesures supplémentaires sur les axes de transit alpins, comme le corridor du Brenner, afin de limiter efficacement l'augmentation constante du trafic de voitures particulières et de camions. Il existe déjà suffisamment de concepts éprouvés et réalisables pour parvenir à de véritables solutions, comme la bourse du transit alpin : une mise aux enchères pour les camions sur tous les axes de transit alpins, conçue selon les principes de l'économie de marché, permet une répartition équilibrée des volumes de trafic en fonction des capacités disponibles. Cela permet même de combiner les capacités routières et ferroviaires.

⁹ Voir la position complète de la CIPRA sur les transports et la mobilité : <https://www.cipra.org/fr/positions/transport-et-mobilite-dans-les-alpes>

¹⁰ www.are.admin.ch/are/de/home/internationale-zusammenarbeit/alpenkonvention/simplon-allianz.html



La mise en place d'une bourse du transit alpin doit permettre un ajustement uniforme et équitable des coûts entre les différents itinéraires transalpins, et ainsi réduire efficacement les détours liés aux itinéraires, qui étaient jusqu'à présent favorisés par des systèmes de péage et des niveaux de prix différents. Il est essentiel de ne pas maximiser le nombre de traversées, mais de fixer un contingentement qui tienne compte des limites de charge des régions concernées.

RENFORCEMENT DES CONDITIONS-CADRES EXISTANTES EN MATIÈRE DE POLITIQUE DES TRANSPORTS

Outre les instruments de pilotage, les mesures suivantes devraient être renforcées afin de garantir un transfert cohérent du trafic des marchandises :

- Augmentation dynamique des péages pour les camions et les camionnettes afin de créer des conditions de concurrence équitables entre la route et le rail et de répercuter les coûts externes (pollution atmosphérique, bruit, infrastructures) sur les responsables.
- Renforcement des contrôles du transport routier de marchandises afin d'améliorer la sécurité routière et le respect des conditions de travail des chauffeurs.
- Harmonisation des règles transfrontalières d'exploitation et d'homologation afin de rendre le transport ferroviaire de marchandises plus fiable et plus rapide.
- Modernisation du réseau ferroviaire afin d'augmenter les capacités et d'éliminer les goulots d'étranglement. Pas d'extension des capacités routières.
- Opérationnalisme effectif du tunnel de base du Brenner pour le transport de marchandises, y compris la construction des voies d'accès et des terminaux nécessaires.
- Suppression des subventions sur le diesel.

Seul un réseau ferroviaire fort permettra de transférer efficacement le trafic, de rendre le trafic de transit respectueux du climat et de préserver la qualité de vie des populations alpines.

Le maintien du contrôle du trafic des marchandises au Brenner et la mise en œuvre d'une gestion durable du trafic routier et ferroviaire sur les axes de transit alpins sont essentiels pour garantir un transit respectueux de l'environnement et du climat tout en protégeant les personnes et la nature !

Uwe Roth
Président de CIPRA International



AGRAP - Associazione Gestori Rifugi Alpini ed escursionistici del Piemonte

Guido Rocca



Alpen Schutz Verein

Lucas Eick



Bahn zum Berg

SA



Bergglühen

B.



BirdLife Graubünden

M. Biner



BirdLife Schweiz

Robert Auer



Bodenfreiheit - Verein zur Erhaltung von Freiräumen



BUND Naturschutz in Bayern e. V.

Richard Linsgut



CIPRA Deutschland

A. Jernig



CIPRA France

S. J.



CIPRA Italia

Vanda Bonaschi



CIPRA Liechtenstein

W. L.



CIPRA Österreich

Stephan Tiedl



CIPRA Schweiz

P. J.



CIPRA Slovenia

Pr. Benket Verica



Club Alpino Italiano



Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol / CIPRA Südtirol

Elisabeth Landinzer

Elisabeth Landinzer



DAV Sektion Tölz
Benedikt Hirschmann

B. H.



Deutscher Alpenverein e.V.

Wolfgang Galt



Federazione Nazionale Pro Natura

Pro Natura



FNE AURA

FNE AURA



Focus Association for Sustainable Development



Greenpeace in Central & Eastern Europe

M. J.



Heimatspflegeverein

W. Bünzger



Hub77

Ch. Kork

Initiative Stop Transit Osttirol

Initiative Stop Transit - Osttirol



Institute for Climate Solutions

Institute for Climate Solutions, Ljubljana

S. Jurek



Klimabündnis Vorarlberg

S. Wei

Klimanetzwerk Collegium 60 plus

Klimanetzwerk 60+



Kyoto Club Sergio Andreis

S. Andreis



Lebensraum Zukunft Lustenau - Unteres Rheintal

G. Schneider



LEGAMBIENTE

Legambiente



Liechtensteiner Alpenverein

Georg Frick



Liechtensteiner Jägerschaft

P. H.



Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz LGU

Wolfgang Witt



Lipu BirdLife Italia

P. C. C.



mobilitaetswende-jetzt.at

K. H. u. Z.



Mountain Wilderness Deutschland e.V.

H. Böckel



Mountain Wilderness France

M. J.



Mountain Wilderness International

G. J.



Mountain Wilderness Italia

S. M.



Naturfreunde Schweiz

Magdalena Meier

M. Meier



Naturschutzbund Österreich

Birgit Mair-Markart

Birgit Mair-Markart



Naturschutzbund Vorarlberg

Hildegard Bräuer



Protect Our Winters Italy

Agnese Moroni



NOSTERPACA

[Signature]



Réseau européen #enTrain

[Signature]



Oldies For Future

[Signature]



Schutzgemeinschaft Tegernseer Tal

[Signature]



Pax Christi

[Signature]



Société Alpine de Protection de la Nature - France Nature Environnement Hautes Alpes

[Signature]
Hervé Gasden



Plattform Pro Pustertal

[Signature]



Solargenossenschaft Liechtenstein

[Signature]



POLITIS



Pro Alps

[Signature]



Umanotera

[Signature]



Pro Natura

[Signature]



Umwelt Graubünden

[Signature]



Protect Our Winters Austria

[Signature]



Umweltgruppe Etschtal EO

[Signature]



Protect Our Winters France

[Signature]



Union Regionale Clcv Paca

[Signature]



Protect Our Winters Germany

[Signature]



Verein zum Schutz der Bergwelt e.V.

[Signature]



WWF (World Wide Fund for Nature) Austria

[Signature]



WWF Graubünden

[Signature]