Tunnels 2000 : le rail à tout prix?

Autor(en): **Psachin, Olivia**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **- (2000)**

Heft 130

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-847608

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Tunnels 2000 : le rail à tout prix ?

Olivia Psachin

Inauguré par les discours du ministre suisse des Transports, Moritz Leuenberger, et du commissaire européen Michel Barnier, le Forum 2000 a voulu dresser un bilan des réalisations possibles et souhaitables, mais également des limites du transport par tunnels, dans la région transfrontalière des Alpes (Italie-France-Suisse) avec une optique de développement durable.

Dans son discours d'introduction, le commissaire européen, Michel Barnier rappelle que les Alpes suisses, françaises et autrichiennes connaissent une augmentation du trafic marchandises de 77 % entre 1980 et 1997. Une tendance qui devrait se poursuivre avec le développement des échanges avec les pays d'Europe centrale et orientale (PECO). Le commissaire européen plaide donc en faveur d'un développement d'un réseau d'infrastructures et d'un transfert de la route au rail. Mais il semble aussi nécessaire de réguler le trafic routier. Les solutions nationales et locales de gestion du trafic ne répondant pas aux impératifs de sécurité, une réflexion et une stratégie européennes s'imposent.

Dans cet esprit, la Convention transalpine, signée en 1991 par huit pays (Allemagne, Autriche, France, Italie, Liechtenstein, Monaco, Slovénie, Suisse) et la Communauté européenne, promeut une politique globale de préservation et de protection de l'arc alpin, mais le protocole Transport de la Convention est toujours en négociation.

Michel Barnier rappelle que l'UE souhaite donner priorité à l'environnement, cherche à développer la coopération transfrontalière via les programmes Interreg, et à mettre en place un aménagement du territoire pensé au niveau européen. Enfin, la Commission fait des nouvelles technologies de l'information une de ses priorités : elles devraient être utilisées dans la région alpine pour améliorer la situation.

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger souligne, lui, la nécessité d'agir au niveau européen pour une politique de développement durable et un système efficace de transports, car la tendance à toujours plus de mobilité est générale, et concerne tant les marchandises que les personnes. Conformément à l'idée de service public, les régions périphériques doivent être traitées sur un plan d'égalité.

Concilier mobilité et qualité de vie

La Suisse a entamé des réformes dans les chemins de fer (par le libre accès aux infrastructures ferroviaires), par l'introduction d'une redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et le financement d'un vaste projet de modernisation de l'infrastructure ferroviaire (accepté par référendum). La politique de l'UE en matière de transports a, elle aussi, évolué : livre blanc reconnaissant la nécessité d'imputer progressivement au trafic lourd les coûts externes qu'il occasionne, nouvelle directive sur l'eurovignette destinée aux camions, péage spécial pour le Brenner, ou encore décision des ministres des Transports de l'UE d'ouvrir le rail européen à la concurrence.

Aujourd'hui, la Suisse et l'UE ont une politique commune des transports pour protéger la région alpine, car le trafic devrait doubler si ce n'est tripler en tonnage, d'ici 2020. Cette nouvelle politique passe par la Convention alpine, le « Mémorandum sur l'arc alpin » pour le rééquilibrage au profit du rail, la planification du Lyon-Turin, la signature de conventions bilatérales entre la Suisse, la France, l'Italie et l'Allemagne garantissant un raccordement optimal des liaisons ferroviaires entre ces pays, la joint-venture pour le transport de fret entre

les CFF suisses et les FS italiennes. L'impact économique et environnemental des tunnels sur les régions doit aussi être évalué. Michel Charlet, maire de Chamonix, rappelle que l'ouverture du tunnel du Mont-Blanc a eu un impact économique indéniable sur sa région. Mais progressivement les nuisances dues au tunnel se sont accrues. La catastrophe a permis de prendre conscience du problème, reste aujourd'hui à envisager toutes les solutions et surtout ne pas revenir à la situation antérieure.

Reste alors à défnir l'avenir économique des tunnels. Le tunnel du Mont-Blanc ne devrait pas retrouver son taux de trafic précédant l'incendie. Le tunnel routier du Fréjus, ouvert à la circulation en 1980 et trait d'union entre la vallée française de la Maurienne et le Val de Suse en Italie, a connu entre 1993 et 1997 une augmentation de 24,7 % du trafic poids lourds. Depuis la fermeture du Mont-Blanc, ce trafic a doublé. Une solution s'impose donc, même s'il n'y a pas encore saturation.

Le tunnel du Grand-Saint-Bernard, lui, ne semble pas avoir hérité d'un transfert de trafic depuis la fermeture du Mont-Blanc, même si cette voie alpine séculaire est en perpétuel développement. Son système original de régulation du trafic évite les surcharges. Pour Bernard Bornet, président de Tunnel Grand-Saint-Bernard SA, la protection de l'environnement et la recherche d'un équilibre passent forcément par un système de prélèvement de taxes permettant de répartir les flux, ce qui nécessite une bonne coordination des acteurs.

Les accidents dans les tunnels ont obligé les professionnels à réévaluer les risques. Ils doivent utiliser les technologies les plus modernes pour les déplacements des personnes et des marchandises, en conciliant la meilleure mobilité possible et la qualité de vie des habitants des régions traversées. Les projets de tunnels et d'infrastructures de transports au travers des Alpes devront permettre de parvenir à ces objectifs. Restera, pour la mise en œuvre de chaque projet, à trouver le partenariat financier public-privé efficace.

Les Transeuropéennes de transports : défi ou casse-tête

La question des transports fait, au sein de l'Union européenne, l'objet d'un programme original dénommé les Transeuropéennes de transports. Bilan et perspectives avec Mathias Ruthe, directeur de la division Transports au sein de la Commission de l'Union européenne, de l'accord transports entre la Suisse et l'UE, et des RTE.

Propos recueillis par Olivia Psachin

L'accord transports conclu entre la Suisse et l'UE est original par ces dispositions. Il règle à terme la question du transit européen au travers de la Suisse. L'Union n'est-elle pas en train de rejoindre progressivement la position suisse sur le problème des transports et plus particulièrement en matière de ferroutage ?

Nous avons conclu dans le cadre des accords bilatéraux un accord terrestre route-rail. Cet accord va permettre de traverser la Suisse avec des camions de 40 tonnes. C'est un accord inté ressant parce que les taxes perçues doivent financer la construction des tunnels. En fin de parcours nous devrions arriver à une solution de cabotage.

Cet accord est tout à fait dans la ligne de la politique actuelle de l'Union européenne. La part du rail ayant chuté terriblement dans l'Union européenne, on est en train de le relancer. Cette revitalisation peut prendre différentes formes, la Suisse a choisi le système de redevances pour les utilisateurs de la route en terme de distance parcourue. Le Commissaire européen en charge de la politique des transports, Mme de Pallatio, pré pare une communication de la Commission sur la question des transports, un plan d'attaque pour les zones environnementales sensibles. L'accord avec la Suisse est très attentivement étudié ainsi que son mémorandum pour voir si l'on ne doit pas prendre des mesures s'en inspirant, au niveau européen.

De l'aveu de la Commission, celle-ci « est d'avis que l'on dispose de trop peu d'informations pour plusieurs paramètres tels que la nationalité des transporteurs, le volume du trafic détourné à cause de la limite de 28 tonnes imposée par la Suisse et les États membres où sont enregistrés les véhicules. De là la nécessité d'obtenir des informations complémentaires ». La Commission a donc admis qu'elle manquait de données fiables alors que la négociation sur la question des transports dure depuis des années avec la Suisse. Où en est-on ? D'autre part, le projet du creusement d'un tunnel entre Martigny et Aoste est relancé, la Commission suit-elle cette relance ?

Pour l'accord transports avec la