

CIPRA *info*

N° 77 · septembre 2005 · version française

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

Internationale
Alpenschutz-
kommission

Commissione
Internazionale
per la Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp

Allemagne
Autriche
France
Italie
Liechtenstein
Slovénie
Suisse



Des tunnels ferroviaires plutôt qu'une politique des transports ?

Chère lectrice, cher lecteur,

Que demande-t-on à un administrateur public ? Qu'il se comporte comme un « bon père de famille ». Face à la croissance continue du trafic de transit dans les Alpes, on réagit en proposant de construire de nouvelles infrastructures ferroviaires qui sont réalisables – si tout va bien – dans les 20 prochaines années. Or, on prévoit pour la même période une croissance de 40 à 60 % du trafic. De plus, les seuils fixés par l'UE en

constituent le moyen de transport de loin le plus performant sur le plan énergétique.

- Pourquoi s'obstine-t-on à maintenir des coûts de transport bas ? On aura du mal à nous convaincre que la socialisation des coûts de transport a des effets positifs sur l'économie européenne.

Nous avons de bonnes raisons de croire qu'il serait possible d'atténuer considérablement les problèmes actuels en l'espace de deux à trois ans, et ce moyennant de faibles coûts d'investissement. Et nous n'avons rien inventé : il s'agit de dispositions connues de toutes les personnes sensées avoir une compétence minimale sur le sujet, même si elles ne considèrent pas toutes ces mesures comme suffisantes à long terme. Par ailleurs, nous n'avons pas la prétention d'affirmer que les mesures proposées doivent être définitives. Nous ne sommes donc pas a priori contre tout projet de tunnel de base ou contre de nouvelles transversales ferroviaires. Mais nous voulons que nos décideurs agissent avec bon sens, en faisant tout ce qui est en leur pouvoir aujourd'hui. Dans cinq ans, quand l'étude des projets de nouvelles transversales sera terminée, nous pourrons encore décider s'il faut vraiment les réaliser. Mais si nous restons là à nous tourner les pouces pendant que le trafic ne cesse d'augmenter, nous serons contraints un jour de réaliser tous les projets restés dans nos tiroirs et peut-être beaucoup d'autres encore. Que personne n'ait le front de prétendre alors que cette évolution était une fatalité ! Elle n'aura été que la conséquence d'une incapacité coupable à prendre ce problème en main.

Cordialement,



Helmut Moroder
Vice-Président CIRPA-International



© CIRPA

Editorial

matière de pollution atmosphérique sont déjà dépassés et les autoroutes déjà très surchargées. En repoussant la solution du problème dans 20 ans, les milieux politiques témoignent de leur propre incapacité, ou peut-être de leur manque de volonté de s'attaquer sérieusement au problème.

Qu'attendrions-nous par contre d'un « bon père de famille » dans cette situation ? Qu'il entreprenne tout son possible, et dans les temps le plus brefs, pour éviter le pire. En tant que victimes de cette situation, nous aimerions lui demander

- Pourquoi les capacités des chemins de fer existants ne sont-elles pas utilisées au mieux ? Aujourd'hui, ces lignes de chemins de fer sont exploitées à moins d'un tiers de leur capacité effective.
- Pourquoi ne transfère-t-on pas toutes les marchandises possibles sur des bateaux ? Les bateaux

SOMMAIRE



● **Des tunnels ferroviaires plutôt qu'une politique des transports?**

- 4 Une croissance sans fin?
- 5 UE : Priorité à la croissance des transports
- 6 Tunnels de base : nombreux projets et interrogations en masse
- 7 Mais où va le trafic ?

Opinions

- 8 Italie-France : une nouvelle percée ferroviaire nécessaire pour le fret ?
- 9 Tunnel de base du Brenner : peut-on s'en passer ?
- 10 Il est possible de multiplier les capacités sans nouveaux tunnels de base
- 11 Contourner les Alpes en bateau



- 11 Pas d'augmentation du trafic marchandises France-Italie

Livre blanc/Liste noire

- 12 Utilisation optimale de l'infrastructure existante sur l'axe Munich-Vérone



- 12 Chaussée roulante en Autriche : la débâcle

Avenir dans les Alpes

- 13 Coup d'envoi de la récolte des « savoirs sur les Alpes »

● **climalp**

- 14 Mise en œuvre à l'échelle alpine des conclusions du projet climalp

Comités nationaux de la CIPRA

- 15 CIPRA-France, le « French Touch » du développement durable de l'Arc alpin

News

- 16 Conférence annuelle 2006 de la CIPRA sur le changement climatique



Rectificatif :

Le dernier numéro du CIPRA-Info comportait deux erreurs. Au premier paragraphe de la page 4, il fallait lire que 300 GW manqueraient d'ici 2025 (et non pas 30 GW). Dans l'encadré de la page 5, le texte correct était : 1MWh = 1000 kWh, 1 kW = 1000 W.

Une croissance sans fin ?

Depuis la seconde Guerre mondiale, la situation des Alpes n'a cessé de se dégrader. Même de nouveaux tunnels de base ne résoudront pas à long terme les problèmes actuels si l'on n'attaque pas le mal à la racine.



© CIPRA

Les Alpes ont un problème de transports.

Après la seconde Guerre mondiale, de l'axe est-ouest, les relations économiques se sont déplacées sur l'axe nord-sud. L'ère du mazout et de la voiture débutait dans le même temps. Les relations économiques se sont intensifiées avec la construction de l'Europe communautaire. La division croissante du travail a nécessité toujours plus de transports. Le développement des loisirs a entraîné vers le sud et les montagnes un flux important de vacanciers. Les Alpes ont beaucoup souffert de cette situation. Les pays alpins eux-mêmes ont favorisé cette évolution en construisant de nouvelles autoroutes, praticables même en hiver. Par ailleurs, les chemins de fer alpins, déjà plus que séculaires, ont été laissés à l'abandon.

Croissance massive du trafic

C'est ainsi qu'on a assisté à une croissance massive du trafic, des émissions de substances polluantes et des risques pour la santé. Le trafic de marchandises à l'intérieur de l'Arc alpin (Mont Cenis/Fréjus jusqu'au Brenner) a doublé rien que dans la période allant de 1980 à 2003, passant de 50 à 104 millions de tonnes nettes. En 1970, la route – où transitaient 6 millions de tonnes – jouait encore un rôle insignifiant par rapport au rail – avec ses 22 mio. de tonnes. Mais la route a définitivement dépassé le rail en 1982. Aujourd'hui, ces moyens de transport sont tous deux en développement. Cependant, le split modal, c'est-à-dire la répartition du trafic entre la route et le rail, diverge toujours beaucoup selon les pays concernés : en Autriche et en France, 3/4 des marchandises sont transportées par la route ; en Suisse, 2/3 du transport de marchandises à travers les Alpes se fait toujours par le rail. La part du trafic de transit ou du trafic longue distance dans le volume total est croissant.

Dans le trafic de personnes, la croissance a certes été plus faible que dans le trafic marchandises. Mais ici aussi, on a pu assister à un net transfert vers la route, qui a entraîné une diminution importante du nombre de passagers dans les trains. Pour les gens pressés, voyager en train prend apparemment trop de temps par rapport à la rapidité des nouvelles autoroutes.

En 1995, le St. Galler Zentrum für Zukunftsforschung pronostiquait une nouvelle multiplication par deux du trafic transalpin de marchandises entre le Mt-Cenis/Fréjus et le Brenner, pour la période allant de 1993 à 2015, avec des chiffres oscillants entre 125 et 168 mio. T/a¹. RappTrans et protrans ont revu à la baisse ces pronostics, du moins pour la Suisse. Ils estiment «... que le volume de trafic des voyageurs ...

augmentera d'environ 20% et le volume de trafic de marchandises d'environ 40% entre 2000 et 2020. »²

Nouveaux et anciens projets de tunnel

Dans les années 1940, on réfléchissait déjà à des projets de tunnels de base pour les chemins de fer transalpins. Mais il a fallu attendre l'apparition des trains à grande vitesse dans le reste de l'Europe pour voir ces vues se concrétiser. Il reste qu'à ce jour aucun projet n'a encore été réalisé. Le tunnel de base du Lötschberg sera le premier à être mis en service en 2007. Le tunnel de base du Gothard, en construction depuis quelques années, suivra probablement en 2015. On prévoit officiellement la même date de mise en service pour le tunnel de base du Brenner et la ligne Lyon-Turin, ce qui toutefois ne paraît guère réaliste compte tenu que les travaux sont loin d'avoir commencé. Entre-temps, les chemins de fer existants ont été développés sur certains tronçons et les profils de plusieurs tunnels agrandis pour permettre le transport de camions.

Les nouveaux tunnels de base augmenteront la capacité ferroviaire. Ils permettront de multiplier par deux les vitesses maximales et d'adopter une exploitation plus rationnelle en évitant les côtes. Tandis qu'en Suisse les projets de tunnels de base ont d'abord été motivés par le trafic marchandises, avec le projet Lyon-Turin priorité a été donnée à l'origine au transport rapide de personnes. On traversera donc l'espace alpin en empruntant les voies rapides des tunnels ferroviaires, ce qui ne sera pas sans conséquence sur certains chemins de fer de montagne, qui risquent d'être abandonnés, faute d'une fréquentation suffisante.

Limitation du trafic

Le transfert souhaitable du trafic marchandises sur le rail n'est pas garanti par la seule présence de nouvelles infrastructures. Pour le mettre en œuvre, il faut des instruments d'incitation efficaces. L'idée d'une bourse de transit alpin, soutenue par le ministre suisse des transports, est prometteuse. Cette bourse fonctionnerait sur le principe de l'économie de marché. Toutefois, comme le rail constitue aussi une nuisance pour l'espace alpin, on ne peut s'attaquer à plus long terme à ce problème qu'en limitant la croissance du trafic. Même la politique de transfert prônée par la Convention alpine se révèle insuffisante.

Alf Arnold, Initiative des Alpes

¹SGZZ : GVF-Auftrag n° 247, 1995

²RappTrans / protrans : Alpenquerender Verkehr 2020. 2004



© CIPRA

De nouvelles infrastructures garantissent-elles le transfert du trafic marchandises de la route au rail ?

UE : Priorité à la croissance des transports

La remise en question de l'augmentation des transports n'est pas à l'ordre du jour. La mythologie du couplage de celle-ci avec la croissance économique a encore de beaux jours devant elle. C'est dans cette optique que l'UE tente de se donner des instruments pour assurer le transfert modal de la route vers d'autres modes de transports plus écologiques et plus sociaux.

Réd. La politique des transports de l'UE a pour but de faciliter le transport de marchandises en Europe et non de le rendre plus intelligent. Cette démarche est en contradiction avec l'article 7 du protocole Transports de la Convention alpine qui stipule que les Parties contractantes, dont l'UE, s'engagent à promouvoir une gestion rationnelle et sûre des transports qui mette en œuvre les possibilités de réduction du volume du trafic.

Route trop bon marché et rail inefficace

Pour installer un système de transports en Europe qui soit économique, écologique et social, il est nécessaire que chaque mode de transport paie les coûts effectifs qu'il occasionne et que son organisation soit efficace. Un transfert modal de la route vers le rail ne se fera qu'à ces conditions.

Actuellement, la vitesse moyenne d'un train marchandise à travers l'Europe est de 18 km/h. Une des raisons de cette lenteur est le manque d'interopérabilité aux frontières. Cette inefficacité, combinée avec les avantages en terme de coûts donnés au transport routier, a conduit à une réduction dramatique de la part du rail. Aujourd'hui, 8% des marchandises sont transportées par les chemins de fer, alors qu'en 1970, la part était de 27%. A titre de comparaison, aux USA, 40% des marchandises sont transportées par le rail.

Espace ferroviaire intégré en Europe en 2007

Le transport de fret à travers les Alpes se fait par delà des frontières nationales, avec pour conséquence un ralentissement des flux. Les axes transalpins sont donc concernés par le second paquet ferroviaire, adopté par la Commission le 23 janvier 2002, intitulé « vers un espace ferroviaire intégré ». Celui-ci a pour objectif l'amélioration de l'accès au réseau ferroviaire pour le fret et l'installation d'une interopérabilité du réseau. Le Conseil et le Parlement européens ont fixé à 2007 le délai pour la mise en œuvre de la libéralisation de l'accès au réseau ferroviaire pour le fret.

Les Etats membres sont chargés d'accorder les licences aux entreprises ferroviaires et aux regroupements internationaux, à certaines autorités publiques, aux chargeurs, aux transitaires et aux opérateurs de transports combinés, licences qui seront reconnues au niveau communautaire. La mise en œuvre des normes

de sécurité est assurée par l'agence européenne pour la sécurité ferroviaire qui fonctionne depuis 2005.

La trop lente installation d'une taxation poids lourds européenne

Le transfert modal ne se fera pas si des taxations ne sont pas imposées au transport routier. La Suisse a introduit en 2002 la redevance poids lourds liée aux prestations, faisant office de laboratoire de l'application d'un tel instrument et de ses effets. La lenteur de la réalisation de la directive de l'UE sur une taxation des poids lourds a conduit à l'introduction non coordonnée de systèmes de taxes dans différents Etats membres alpins, dont l'Autriche en 2004 pour les véhicules de plus de 3,5 T et l'Allemagne en 2005 pour les véhicules de plus de 12 T.

La proposition de directive de l'UE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures de 2003 fait toujours l'objet d'âpres discussions. Elle est fondée sur un principe général suivant lequel les recettes provenant des péages et des droits d'usage doivent être utilisées au profit de la maintenance de l'infrastructure ainsi qu'au profit du secteur des transports dans son ensemble, en prenant en considération le développement équilibré des réseaux de transport.

La proposition de directive prévoit la possibilité pour les Etats membres d'appliquer des majorations aux péages routiers dans des zones particulièrement sensibles, notamment les régions montagneuses (Alpes, Pyrénées). Ces majorations peuvent être affectées à l'amélioration des transports existants et au développement de modes alternatifs de transport sur le même corridor. Les tunnels de base du Brenner et du Fréjus pourraient profiter de ces sources de financement.



© DB AG
Le manque d'interopérabilité, par ex. des systèmes électriques différents, freine le transport des marchandises par le rail.



© Toll Collect

Il n'existe pas encore de taxe poids lourds uniformisée dans l'ensemble de l'UE.

Tunnels de base : nombreux projets et interrogations en masse

En Suisse, le tunnel ferroviaire de base à travers le Lötschberg sera inauguré en 2007 déjà, huit ans au plus tôt avant le tunnel du Gothard. Ces projets ne sont que le prélude à une pluie de grands projets ferroviaires.



© AlpTransit Gotthard AG

Les travaux pour les NLFA sont en cours. Pour le Brenner, le Lyon-Turin et le Semmering, on attend encore le feu vert.

Réd. Les tunnels de base sont un thème d'actualité. En Suisse et dans l'UE, des négociations sont actuellement en cours concernant l'avancée des projets, leur financement et les priorités à définir. Dans l'UE, on a nommé en juillet 2005 des coordinateurs pour les projets TEN-T (réseaux transeuropéens de transport). Ils ont pour mission de faire avancer les négociations et d'accélérer les décisions, de servir d'intermédiaires entre les Etats et de publier des rapports annuels sur la situation des projets.

La Suisse poursuit sur la voie des NLFA

Les NLFA (Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes) comprennent plusieurs projets : le tunnel de base du Lötschberg aura une longueur de 34,7 km. Pour le moment, les travaux se déroulent dans les temps. La fin des travaux de percement a été fêtée le 28 avril 2005 et la mise en service est prévue pour 2007. Le coût du projet s'élève à 2,7 Mrd. Euros .

Le tunnel de base du Gothard, qui va d'Erstfeld à Bodio, mesure 57 km. Une zone de perturbation géologique empêche momentanément toute avancée des travaux dans le tube ouest et il est à craindre qu'on n'arrivera pas à terminer le chantier d'ici 2015 (à l'origine : 2012). Avec un surcoût de 1,1 Mrd. Euros entraîné par des questions de sécurité et de technique, le budget est actuellement de 5,2 Mrd. Euros .

Le tunnel de base du Ceneri, avec ses 15,4 km de long, constitue l'accès sud du tunnel de base du Gothard. Le coût total du projet est devisé à 1,3 Mrd. Euros . Les travaux préliminaires devraient commencer cet automne. La construction des deux tubes à une piste débutera en 2007. La mise en service est prévue au plus tôt pour 2016. Le tunnel de base du Zimmerberg, de Nidelbad à Zug, devrait constituer l'accès nord du tunnel de base du Gothard. Sa construction a été renvoyée à une date ultérieure. Le projet va être soumis à une analyse de capacité et examiné par le Parlement suisse en 2008 au plus tard. L'estimation du coût total des projets à réaliser dans le cadre des NLFA a passé de 10,2 à 13 Mrd. Euros. En plus d'une réorganisation du fonds FINÖV (Caisse de financement des transports publics), de nouveaux crédits doivent être accordés d'ici 2007 au plus tard.

Tunnel de base du Brenner : une priorité pour l'UE

La construction de ce tunnel de base de 56 km, menant d'Innsbruck/A à Franzensfeste/I, est classée

en priorité 1 par l'UE. La fin des travaux est prévue pour 2015 au plus tôt. On devrait commencer à creuser la galerie d'essai, devisée à 430 Mio. en 2006. Le budget des travaux varie actuellement entre 5,4 Mrd. et 15 Mrd. Euros . La part de financement de l'UE dépend des négociations budgétaires pour la période 2007-2013, dont le résultat sera connu en 2006.

Sur l'accès sud de Vérone à Fransensfeste, les capacités de cet axe seront développées d'ici la fin 2006. Une extension progressive du nouveau tronçon est prévue parallèlement à la construction du tunnel de base. La première partie de l'accès nord sera terminée en 2011. Concernant la 2^e partie de l'accès nord, on attend pour fin 2005 une actualisation de l'étude de faisabilité de 1993. Le coût total des tronçons d'accès est devisé à 12 Mrd. Euros.

... de même que le projet Lyon-Turin

Le tunnel de base Lyon-Turin comprend deux parties : un tunnel de 52 km sur le tronçon Saint-Jean-de-Maurienne/F-Suse/I et un autre de 12 km entre Suse/I et Bussoleno/I. Ce projet est également jugé prioritaire par la Commission. Les études préliminaires devraient se terminer en 2007. On décidera alors d'entreprendre ou non les travaux. Le déroulement des travaux préliminaires est prévu jusqu'en 2009 et la fin du chantier pour 2020. 555 Mio. Euros sont actuellement devisés pour les travaux préliminaires. L'estimation totale des coûts à 12,5 Mrd. Euros pour le tunnel de base est jugée beaucoup trop basse dans le «Rapport de l'audit sur les infrastructures» (rédigé par Pascale Pilard). La question du financement est encore ouverte et dépend notamment des négociations budgétaires de l'UE, qui auront lieu en 2006.

Construction du Semmering encore incertaine

De plus amples détails sur le projet de «nouveau tunnel du Semmering» seront disponibles d'ici 2008. Le tunnel qui conduira de Gloggnitz à Mürzzuschlag mesurera 30 km. Plusieurs experts estiment qu'il est utopique d'envisager un début des travaux pour 2010 et la mise en service du tunnel pour 2016, comme le prévoient les chemins de fer autrichiens. Les devis se montent à 1,25 Mrd. Le modèle de «public-private-partnership» est en discussion pour le financement - comme pour le Brenner et Lyon-Turin. Il n'est pas certain que ce projet sera réalisé et des alternatives sont toujours envisagées.



© AlpTransit Gotthard AG

Tracé des principaux projets des NLFA au Gothard et au Lötschberg.

Mais où va le trafic ?

Le trafic dans les Alpes est en train de subir un transfert, mais pas dans le sens souhaité par la Convention alpine : actuellement, le transport se déplace du rail vers la route. Les considérations financières jouent un rôle dans cette évolution ; cependant des points faibles dans l'organisation du transport ferroviaire sont aussi en cause.

Un transfert du trafic sur la route est actuellement en cours dans les Alpes. Au Brenner, le fret net par le rail a passé de 11,01 Mio. t en 2001 à 9,9 Mio. t en 2004. Parallèlement, le tonnage routier a augmenté de presque 20% entre 2003 et 2004. Le nombre de poids lourds s'est accru de 50% depuis 1998 et de 22% entre 2003 et 2004. En sont responsables la suppression du système des écopoints et des contingents bilatéraux avec les Etats récemment admis dans l'UE ainsi que la diminution du péage au Brenner après le jugement de la Cours de justice européenne (CJE). Au Gotthard aussi, le trafic routier s'est accru d'un cinquième en 2004 en raison de conditions cadres plus favorables.

Favoriser le transfert en touchant au portemonnaie

De petites modifications dans le profil des coûts peuvent amener des transferts notables. Comme le trafic des poids lourds augmente à un rythme cinq fois plus important que l'ensemble du trafic routier, il importe d'améliorer considérablement l'application du principe de la vérité des coûts (à savoir : l'imputation des coûts selon le principe du pollueur-payeur). Actuellement, un poids lourd n'assume par exemple que 32% de ses coûts en Autriche ; presque 400 euros par année et par habitant sont à la charge de la population. Le transport de marchandises par camion revient presque quatre fois plus cher aux contribuables que le transport par train (0,19 au lieu de 0,05 euro par tkm). La disproportion commence avec de « petites choses » comme l'imposition de tout le réseau ferroviaire – y compris des lignes secondaires – avec une « taxe d'utilisation de l'infrastructure » qui augmente chaque année, tandis que les camions roulent gratuitement sur les routes nationales (à l'exception de la Suisse). En outre, la taxe poids lourds ne tient compte que des coûts d'infrastructures, conformément aux règlements de l'UE. En Autriche, la taxe poids lourds n'est même pas indexée. Le non-respect systématique des directives de sécurité et des dispositions sociales, facilité par un manque de contrôles, suffit également à réduire d'un tiers le coût du transport par camion.

Vérité des coûts

La Redevance suisse sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) couvre la moitié des coûts externes des camions. Elle a permis d'interrompre la croissance du trafic lourd transalpin sans aboutir à un

transfert durable. Pour obtenir un transfert à grande échelle, il faut donc internaliser beaucoup plus que la moitié des coûts. La taxe poids lourds en fonction du kilométrage parcouru introduite en Autriche et fixée à la limite supérieure de ce qu'autorise l'Union Européenne dans sa législation cadre, n'a pas réduit le trafic sur les autoroutes. Cela montre que la Directive sur l'infrastructure ne permet pas à l'UE de mettre en œuvre ce qu'elle a annoncé dans ses livres blancs et verts sur le plan du transfert du trafic.

Des trains plus rapides grâce à une meilleure harmonisation

Il existe aussi des moyens non-financiers de favoriser ce transfert : outre le coût, le temps et la fiabilité sont déterminants pour le choix des moyens de transport. Cependant, sur l'axe du Brenner par ex., les transports par train ne peuvent de loin pas être aussi rapides que ceux par camion, non par manque de capacité mais en raison de faiblesses d'exploitation (et de violations systématiques des règlements dans les transports routiers). Outre l'« interopérabilité » technique et l'harmonisation, le maître mot est la logistique – à savoir l'optimisation organisationnelle, et non pas la construction de nouveaux grands tunnels. De nouvelles études concernant le projet de tunnel de base au Brenner montrent que les projets de ce type constituent plutôt un obstacle au transfert : en raison d'énormes coûts de construction et d'exploitation, ils creusent des trous considérables dans les finances publiques. Si l'exploitation n'était pas subventionnée, il faudrait multiplier par dix le coût d'une traversée du Brenner par la route pour que l'utilisation du tunnel s'impose.

Aujourd'hui, les milieux politiques promettent de soulager la population subissant les nuisances du trafic, au travers de projets qui ne sont pas en prise avec la réalité : énormes tunnels ou « Directive sur le transfert » de l'UE. Il serait plus judicieux de prendre enfin des mesures concrètes dans l'espace alpin comme à Bruxelles et d'intervenir dans la sphère d'influence concernée, en se basant sur la Convention alpine. Que des mesures de transfert soient également autorisées dans le cadre juridique de l'UE, a été tiré au clair dans le cadre du jugement récent sur l'interdiction sectorielle de circuler pour les poids lourds dans l'Inntal tyrolien, rendu par la CJE.

Reinhard Gschöpf,

Groupe Vert du Parlement, Vienne/Autriche



© DB AG
Il y a toujours moins de marchandises qui passent le Brenner en train.



© Toll Collect
Excepté en Suisse, les camions ne paient une taxe que sur les autoroutes, pas sur les routes nationales.

Cette double page a pour objectif de mettre en lumière des avis controversés sur l'opportunité de la construction de nouveaux tunnels ferroviaires n'ont un sens que si la politique de transfert modal est mise en oeuvre concrètement et si, après avoir explo

Italie-France : une nouvelle percée ferroviaire nécessaire pour le fret ?



Les flux de marchandises sont en augmentation. D'où l'importance de les diriger sur le rail.

Avant de parler « Moyen de Transport », il convient, bien sûr, de se poser d'abord les questions suivantes : Transporter quoi ? et pour aller où ? L'objet de cet article n'est pas de décortiquer la demande de transport et sa justification qui dépend tout à la fois des conditions sociales (objectif du transport), environnementales (impacts) et bien sûr, économiques (critère dominant aujourd'hui). Rappelons cependant que notre modèle de développement basé sur la recherche des coûts minimum génère quantité de transports dont l'efficacité globale et l'utilité sociale est pour le moins discutable.

Utilité sociale globale négligée

Cette approche « d'utilité sociale globale » est aujourd'hui négligée voire pudiquement occultée. En effet, une grande part des transports de marchandises actuels est liée au seul différentiel du coût de main d'oeuvre entre zone de consommation et zone de production. A l'horizon de 40 ans, un raisonnement notablement différent pourrait bien s'imposer à l'occasion de la flambée des cours de pétrole, liée à la réduction inexorable des réserves mondiales.

Pour autant certains échanges de personnes et de marchandises peuvent être nécessaires et bénéfiques à la collectivité humaine. La recherche d'une meilleure optimisation de ces transports et de moyens respectueux des générations futures est donc nécessaire. Pour le fret international, selon les modèles économiques utilisés et la volonté politique prise en compte pour réduire la demande de transport, les prévisions pour les Alpes du Nord vont du maintien au doublement de la demande actuelle dans les vingt prochaines années.

Saturation prévisible des lignes existantes

Au niveau actuel, 35 à 40 millions de tonnes franchissent les Alpes du Nord françaises chaque année dont plus de 80% par la route.

Si une action de long terme est nécessaire pour réduire les tonnages transportés sur longues distances, il est raisonnable de penser qu'à moyen terme la tendance à la hausse des échanges est-ouest compensera la réduction même volontariste des flux nord-sud.

Sauf à démontrer le contraire, la ligne ferroviaire historique du Mont Cenis sera saturée à 20 millions de tonnes dès l'achèvement de la mise au gabarit B1 des tunnels, pour 8 à 10 effectifs aujourd'hui. Un

nouveau tunnel de base est donc nécessaire pour le trafic de fret international. Ce chantier à engager dès que possible pour être opérationnel à 15 ans devra être exemplaire quant au respect de l'environnement et des populations riveraines, il devra assurer une réduction sensible des impacts globaux rail + route actuels. L'enjeu de moyen terme n'est pas de répondre à l'éventuelle augmentation du trafic de marchandises (position défendue par certains promoteurs institutionnels du projet) mais d'assurer enfin un transfert modal maximum et tendre ainsi vers le « zéro camion ».

Les nuisances actuelles liées au transport routier sont insupportables tant pour les populations que pour l'environnement. Notre ambition doit donc être non pas de stopper le développement de la route mais de réduire son utilisation au strict besoin indispensable c'est-à-dire pour assurer la desserte fine. Cette nouvelle politique doit concerner toutes les destinations en commençant par les grands axes internationaux dont les traversées alpines et pyrénéennes. Les projets ne sont, en outre, pas concurrents mais complémentaires : ce n'est ni le tunnel ferroviaire de base du Fréjus ni le Brenner seuls qui sont à mettre en oeuvre mais l'ensemble des liaisons permettant d'atteindre un véritable report modal.

Nouvelles sources de financement

Pour assurer le financement des infrastructures, un moyen efficace a déjà été mis en oeuvre sur décision du peuple Suisse : La « Redevance Poids Lourds Liée aux Prestations » (RPLP). Assurant un rééquilibrage des coûts réels entre modes, elle permet simultanément le financement des investissements ferroviaires nécessaires. Son produit est déjà de l'ordre du milliard d'Euros pour la Suisse, petit pays de 7,3 millions d'habitants, mais les résistances économiques et l'absence de volonté politique empêchent pour l'instant sa mise en oeuvre à l'échelle de l'Europe.

Il y a pourtant urgence à transformer notre politique des transports suicidaire. Nous utilisons encore des voies ferrées construites il y a un siècle, réalisons celles du siècle prochain.

Benoît Leclair, Conseiller régional membre de la commission transport.

Pro Tunnel

ouveaux tunnels ferroviaires. Les opinions exprimées n'engagent que leurs auteurs. La CIPRA est d'avis que les nouvelles capacités à avoir exploité tous les potentiels existants de transfert modal, des capacités supplémentaires sont vraiment nécessaires.

Tunnel de base du Brenner : peut-on s'en passer ?

Il est difficile d'argumenter contre des projets ferroviaires en tant que représentant de la protection de l'environnement car on risque d'être accusé d'œuvrer contre la stratégie convaincante du « transfert de la route au rail ». Je suis d'accord avec leurs partisans sur ce point : avec la politique actuelle des transports, les nuisances dues au trafic vont encore empirer en l'absence d'un tunnel de base au Brenner. Mais là n'est pas la question ! Nous sommes exposés aujourd'hui aux nuisances intolérables dues au trafic et il est de notre droit de demander à la politique une solution préservant notre santé.

Changer la politique européenne des transports

Si l'UE n'est pas prête à réorganiser le libre transport des marchandises et la mobilité des personnes selon des principes environnementaux, cela n'a guère de sens d'investir dans de nouvelles infrastructures ferroviaires car le transfert sur le rail ne fonctionnera pas. La justesse de cet argument est également reconnue par les partisans du tunnel de base du Brenner mais personne ne veut pour autant remettre en question le principe du « libre transport des marchandises ».

Je suis d'avis que nous devrions mettre à disposition notre territoire pour un nouveau chantier gigantesque à la condition expresse que l'UE impose un transfert sur le rail du trafic de transit sur une certaine partie du trajet. Le libre transport des marchandises – en particulier dans cet espace sensible que constituent les Alpes – doit se muer en un transport de marchandises respectueux de l'environnement. Et c'est possible !

Des objectifs tout sauf convaincants

Pour moi, l'objectif de ce projet n'est pas convaincant. On veut accroître le transport de marchandises par le col du Brenner, pour le faire passer de 40 Mio. à 80 Mio. de tonnes, et le transport de personnes de 19 Mio. à 37 Mio. par année au cours des 20 prochaines années.¹ Et comme cette croissance ne peut être garantie avec l'autoroute actuelle et l'ancienne ligne de fer. Personne ne se demande si nous pouvons nous le permettre d'un point de vue écologique (problématique du CO2 et de l'énergie !). Pour les milieux politiques, la croissance semble être une loi naturelle, ce qui leur évite de réfléchir à ses limites.

Une ligne souterraine ?

Le tunnel de base du Brenner nous est présenté comme la seule alternative pour maîtriser la croissance du trafic. Cependant, l'Europe et les Etats concernés – l'Italie et l'Autriche (l'Allemagne ne semble pas particulièrement intéressée) – ne savent pas comment financer ce projet. Et comme l'argent fait défaut, on économise sur les lignes d'accès. Seules 25% des lignes d'accès par le sud seront terminées dans le même temps que le tunnel de base du Brenner. Les exploitants justifient ce fait en arguant qu'on ne peut de toute façon pas s'attendre à une exploitation rapide de toute la capacité disponible.

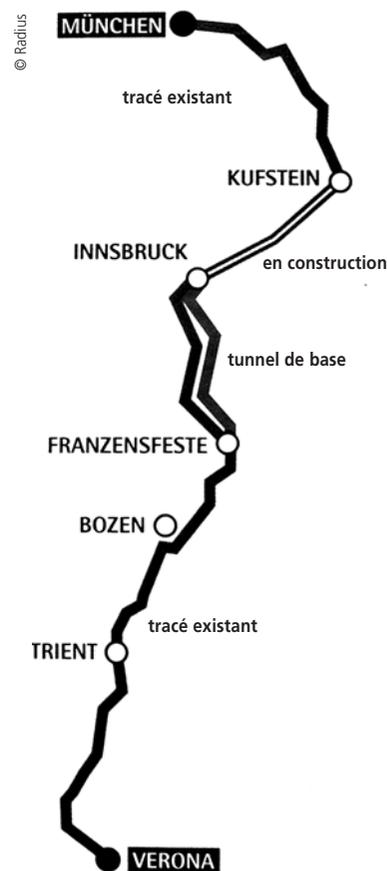
Comme on ne peut accepter que le nouveau chemin de fer du Brenner entraîne des nuisances sonores supplémentaires dans nos étroites vallées, les lignes d'accès vont devoir passer essentiellement sous terre. Mais faire passer sous terre le transport de personnes sur des centaines de kilomètres de Munich à Vérone semble plus que problématique. Sans compter qu'un trafic mixte (marchandises et personnes) ne constitue pas une solution intéressante car elle implique des vitesses et des exigences de sécurité différentes.

Le moins est le plus !

Si nous continuons de croire à la logique de la croissance, nous pouvons certes soutenir le tunnel de base du Brenner. Ce serait toutefois faire preuve de cynisme avec les quantités transportées actuellement, et d'autant plus avec la croissance pronostiquée ! Cependant, comme il est très vraisemblable que la globalisation et la nature nous contraignent – plus vite que nous le pensons – à modifier notre système économique, nous devrions essayer de résoudre les problèmes de transport sans nouveaux grands projets et réfléchir à deux fois à nos investissements afin d'amener une transformation durable de notre système économique. Car les milliards investis dans ces projets ne seront pas consacrés à la mise en œuvre d'une politique des transports véritablement durable.

Roman Zanon, président de CIPRA-Tyrol du Sud

¹ Source: Etude d'Intraplan-Kessler de 1991 (mise à jour en 1992); étude de 2002 de GEIE BBT, effectuée par PROGNOAG à Bâle



Contra Tunnel

Il est possible de multiplier les capacités sans nouveaux tunnels de base

Augmenter les capacités et mieux exploiter le réseau ferroviaire existant constitue une alternative avantageuse à la réalisation de nouveaux grands projets. Il est possible de mettre en œuvre ces mesures dans un délai rapide du moment que les conditions cadres sont réunies sur le plan politique.



©AlpTransit Gotthard AG

Le nouveau tunnel du Gotthard: sera-t-il pleinement utilisé ?

Cinq importantes lignes ferroviaires à double voie traversent aujourd'hui les Alpes : celles du Mont Cenis, du Simplon, du Gotthard, du Brenner et du Tarvis. 43,4 millions de tonnes nettes (Mio. tn) y ont transité en 2003. Cela représente env. 34% du trafic total de marchandises à travers les Alpes, par route et par rail, dans la même partie de l'Arc alpin (128 Mio. tn)**.

Un résultat important pour un investissement minime 150 paires de trains, c'est-à-dire 300 trains par jour, peuvent facilement circuler sur une ligne ferroviaire à double voie, dotée de toute la technologie moderne. On peut encore accroître ce nombre en veillant à ce que la vitesse des différents trains soit constante.

En partant du principe qu'env. 80 trains servent au trafic voyageurs, il reste 220 trains par jour pour le trafic marchandises. Avec une charge moyenne de 900 tn/train et 300 jours ouvrables par année, on obtient une capacité annuelle de transport de 59,4 Mio. tn. Utiliser la moitié de cette capacité, c'est-à-dire 30 Mio. tn/année, serait déjà un excellent résultat, et cet objectif est tout à fait réaliste.

Les points faibles empêchant actuellement d'atteindre cet objectif ne résident pas dans un nombre de voies insuffisant sur les tronçons principaux. Il importe par contre d'adapter les nœuds d'alimentation du réseau, d'agrandir les terminaux et de moderniser la

logistique. Il convient également de développer le parc de véhicules avec des locomotives multicourant, et, d'une manière générale, avec du nouveau matériel roulant.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des quantités de marchandises transportées actuellement par le train sur les cinq principales transversales alpines, les quantités qu'il serait possible d'acheminer ainsi que le degré actuel d'utilisation du potentiel disponible. En moyenne, la capacité de transport n'est même pas exploitée à 30%.

Il serait facile de multiplier la capacité

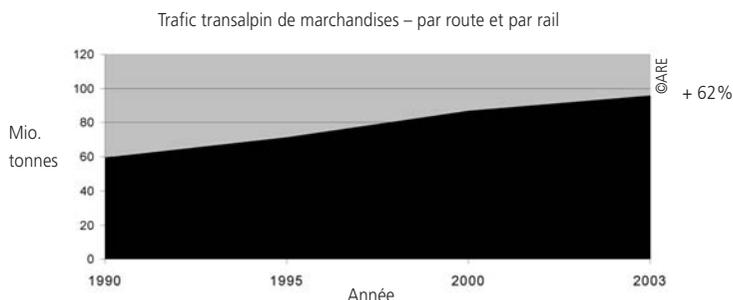
Si l'on exploitait mieux les cinq transversales ferroviaires de l'Arc alpin, la capacité de transport se situerait autour de 150 Mio. tn par année, ce qui reviendrait à plus que tripler le tonnage transporté actuellement. On obtiendrait ainsi une quantité de marchandises supérieure à tout ce qui s'achemine actuellement par la route et le rail à l'intérieur de l'Arc alpin (128 Mio. de tonnes entre le Mont Cenis et le Tarvis). Ces mesures nécessiteraient incomparablement moins de temps et d'argent que la construction de nouvelles transversales alpines.

*Helmuth Moroder,
Vice-Président CIPRA-International*



© Railion

Railion et SNCF Fret coopèrent et franchisent la frontière franco-allemande depuis 2005 sans enregistrer de retards.



Comparaison entre les quantités de marchandises effectivement transportées par le rail et les capacités effectives des différentes lignes*

	Fréjus	Simplon/L.	Gotthard	Brenner	Tarvis	Total
Quantité de marchandises transportées en 2003 (Mio tn)**	7,8	5,6	14,3	10,7	5,0	43,4
Capacité atteignable avec un objectif réaliste (Mio tn)	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	150
Exploitation actuelle du potentiel	26%	19%	48%	36%	17%	29%

* Les postes-frontières de Vintimille et de Villa Opicina n'ont pas été pris en compte

** Source : www.are.admin.ch

Contourner les Alpes en bateau

Le transport par bateau sur des distances relativement courtes – le short sea shipping – possède un bon potentiel de développement et il peut donc décharger les axes de transport routier. Une nouvelle ligne de navigation contourne les Alpes de la France à l'Italie.

Réd. Les systèmes de transport de marchandises intermodaux, comme le short sea shipping vont devenir d'autant plus intéressants que la situation sur les routes va se péjorer. De plus, ils présentent un bon bilan écologique : avec un litre de carburant, un poids lourd déplace 50 tonnes sur un kilomètre, un train 97 tonnes et un bateau 127 tonnes. Depuis 2003, ces systèmes de transport bénéficient d'une aide ciblée de la part de l'UE. Le programme Marco Polo (2003-2013), doté de 840 Mio. d'euros, est explicitement consacré au transfert du trafic routier de marchandises sur l'eau et le rail par une meilleure exploitation des infrastructures à disposition. La Commission européenne stipule dans un document consacré à Marco Polo II : « [...] On n'a pas besoin d'attendre, pour implémenter de meilleurs systèmes de transport d'avoir pris à grande échelle les mesures nécessaires sur le plan des infrastructures de réseaux. »

Et vogue le navire

Le nouvelle ligne de GLD mise en place entre la France et l'Italie constitue un exemple probant. L'Eurostar Valencia fait l'aller et retour trois fois par semaine, transportant jusqu'à 400 passagers et 150 camions. Le trajet de Toulon à Civitavecchia prend 15 heures et coûte 450 euros pour le véhicule et le chauffeur, y compris deux repas. Pour les chauffeurs et les entreprises de logistique, cette solution présente deux gros avantages : elle permet d'une part un meilleur respect des temps de repos et le transport par bateau coûte moins cher qu'à travers les Alpes par le tunnel du Fréjus. Rien que le péage pour le tunnel coûte déjà 200 euros. A cela s'ajoute le prix du carburant. L'Etat français soutient ce service à hauteur de 1 Mio. d'euros et les transporteurs reçoivent 100 euros par traversée de l'Etat italien. GLD Lines espère encore toucher 3 Mio. d'euros de subventions de la part de l'UE.



© LD Lines
Camion débarqué de l'Eurostar Valencia.

Pas d'augmentation du trafic marchandises France-Italie

La quantité de marchandises transportées à travers les Alpes connaît une énorme augmentation, surtout sur la route. Mais cette croissance n'est pas uniformément répartie sur tous les passages alpins. Les données d'Alpinfo (www.are.admin.ch) sont tout à fait claires : on a le vertige face à l'accroissement du trafic avec l'Europe de l'Est et sur les axes nord-sud, où l'arrivage toujours plus important de marchandises en provenance de l'Extrême-Orient dans les ports européens au cours de la dernière décennie a aussi entraîné une forte augmentation du trafic marchandises à travers les Alpes.

Par contre, les chiffres sont restés les mêmes depuis des années sur les connexions entre l'Italie et la France. En outre, le transport ferroviaire de marchandises par le Mont Cenis est toujours nettement inférieur à la capacité de cette ligne de chemin de fer. A l'ouest des Alpes, il n'y a pas de nouveaux marchés émergents et un grand nombre de transports sont effectués par bateau. La quantité totale de marchandises transportées entre la France et l'Italie par la route et le rail a constamment augmenté entre 1985 et 1995. Toutefois, on constate une stagnation depuis 1995. On comprend d'autant moins la décision de mettre en place une nouvelle liaison ferroviaire.

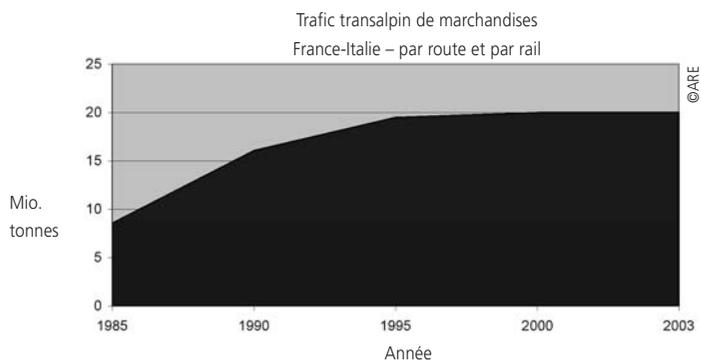
En même temps, le trafic routier de marchandises à travers les Alpes occidentales soulève de graves pro-

blèmes de sécurité, comme en témoignent les accidents des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Il est donc nécessaire de réduire drastiquement le trafic routier de marchandises. Il faut s'y employer sans tarder en exploitant pleinement les lignes ferroviaires existantes. Cela suppose toutefois des efforts communs de la France, de l'Italie et de la Suisse pour valoriser leurs liaisons ferroviaires. Les lignes ferroviaires du Mont Cenis, du Simplon-Lötschberg et du Gothard peuvent fonctionner comme un vaste système de transports si l'on crée les raccordements nécessaires au nord et au sud des Alpes. On ferait ainsi disparaître les véritables obstacles à la mobilité, qui ne se situent pas dans les Alpes mais dans les nœuds engorgés des métropoles.

Damiano Di Simine, Président de CIPRA-Italie



© Legambiente Val Susa
Pas d'augmentation des marchandises transportées. Protestations dans la vallée de la Susse contre le nouveau tunnel ferroviaire Lyon-Turin.



Exemple livre blanc

Utilisation optimale de l'infrastructure existante sur l'axe Munich-Vérone



© Rail Traction Company

La locomotive bicourant permet de réduire les temps d'attente à la frontière.

Réd. Sur l'axe Munich-Vérone, la Rail Traction Company (RTC) propose, en collaboration avec les chemins de fer privés Münchner Privatbahn Lokomotion, une offre de transport transfrontalier de marchandises dans le secteur dépourvu d'autoroute. Ces prestations sont une réponse à l'énorme demande du marché pour de nouvelles possibilités de transactions. Des liaisons ferroviaires supplémentaires ont déjà pu être établies au cours de la phase pilote du projet et la première liaison dans le domaine du transport combiné à travers les Alpes, avec traction largement privée, propose maintenant 300 trains par mois, avec une pon-

tualité de 85%. Cette prestation répond à des normes de qualité élevées grâce d'une part à cinq nouvelles locomotives bicourants garantissant une exploitation aisée du réseau italien et austro-allemand. Ces normes de qualité sont également assurées par la surveillance intégrale des trains au moyen de satellites.

Pour l'industrie de l'acier, on a par exemple développé une solution logistique globale et RTC peut ainsi, avec Lokomotion, offrir des avantages notables à ses clients grâce au transport combiné (coûts moins élevés, économies de temps, simplification du processus, service de récupération des marchandises, etc.).

L'augmentation de 20% par année du taux de transaction de la RTC, prouve que le rail peut développer des avantages concurrentiels par rapport à la route et que, pour un nombre croissant d'entreprises, il est très intéressant de profiter des offres novatrices du rail.

Convention alpine, Protocole Transports : article 10 al. 1 let. b)

Afin d'exploiter la capacité particulière du chemin de fer à répondre aux besoins du transport de longue distance, et de mieux utiliser le réseau ferroviaire pour la mise en valeur ... des Alpes, les parties contractantes favorisent, dans le cadre de leurs compétences..., l'optimisation de l'exploitation des entreprises ferroviaires et leur modernisation, en particulier dans le domaine du trafic transfrontalier

Exemple liste noire

Chaussée roulante en Autriche : la débâcle



© Rail Cargo Austria AG

La chaussée roulante ne roule plus.

Réd. Dans le cadre d'une chaussée roulante, les camions sont transportés sur des wagons spéciaux à plate-forme surbaissée. La chaussée roulante revêt une grande importance pour l'Autriche, qui constitue depuis toujours un pays de transit. Après une augmentation de la demande au cours des dernières années, différents changements intervenus dans les conditions cadres du trafic de marchandises ont entraîné pour la première fois une réduction drastique des liaisons par chaussée roulante début 2004.

L'expiration du système des écopoints pour les poids lourds en transit – auquel on n'a pas substitué d'autre solution – a eu en particulier des conséquences dramatiques. Les transporteurs qui recouraient auparavant à la chaussée roulante en raison des émissions élevées de leurs véhicules – il s'agissait surtout de transporteurs grecs – n'ont pratiquement plus utilisé

la chaussée roulante en 2004. Par ailleurs, de nombreux transporteurs d'Europe de l'Est profitent maintenant de coûts plus avantageux en restant sur la route. La ligne Sopron/HU-Wels/A a déjà été supprimée en raison d'un fort recul de la demande. Dans le land du Tyrol, qui comptabilisait 70% environ de tous les trajets à travers l'Autriche soumis aux écopoints, les 18 paires de trains de la société ÖKOMBI qui empruntaient chaque jour la ligne du Brenner en 2003 ont passé à seulement 7 paires de trains par jour en 2005. En 2003, l'entreprise Bertani circulait encore par le Brenner avec 4 paires de trains. Ceux-ci ont été complètement supprimés en 2005. L'abandon partiel de la chaussée roulante, l'augmentation générale du trafic ainsi que des reports de trafic depuis le Tauern à la suite de l'augmentation des péages pour les poids lourds sur ce tronçon et depuis la Suisse – où la redevance sur le trafic des poids lourds de plus de 3.5 tonnes a augmenté de 50% au 1er janvier 2005 – ont entraîné une augmentation dramatique du trafic routier de marchandises par le Brenner. Au cours des trois premiers mois de cette année, le trafic lourd de marchandises au Brenner avait déjà augmenté de 7% par rapport à la même période de l'année précédente.

Convention alpine, Protocole Transports : article 10 al. 1 let. c)

Les parties contractantes favorisent l'adoption de mesures visant à transférer sur le rail le transport à longue distance des marchandises et à rendre plus équitable la tarification d'usage des infrastructures de transport.

Coup d'envoi de la récolte des « savoirs sur les Alpes »

L'un des objectifs principaux du projet « Avenir dans les Alpes » de la CIPRA réside dans la collecte et la mise en réseau des savoirs actuels sur le développement durable dans tout l'espace alpin. Les 6 et 7 juillet, 33 expert-e-s de sept Etats alpins se sont retrouvés à Coire/CH pour lancer la partie « alpKnowhow » du projet.

Des économistes, des spécialistes des sciences sociales et des transports, des professionnels de l'agriculture et du tourisme ont pris part au workshop organisé à Coire/CH et sont tous membres des six teams internationaux qui réuniront, au cours des neuf prochains mois, des connaissances sur les six thèmes du projet, tirées de la recherche et de la pratique, et qui sont appelés à trouver des réponses aux questions du projet (cf. encadré).

Développer une compréhension commune du projet

Le workshop a d'abord servi à faire connaissance car les teams sont constitués de spécialistes de tous bords, mais aussi de représentant-e-s des CIPRA nationales en France, en Italie, en Slovénie, en Autriche, en Allemagne, au Liechtenstein et en Suisse. L'un des objectifs recherchés était que ces partenaires développent une même compréhension du projet et règlent les questions encore ouvertes. Le workshop était donc consacré à l'information mutuelle ainsi qu'à la présentation des différentes parties du projet et des bases déjà élaborées.

Travail d'équipe pour un avenir durable des Alpes

Les six groupes thématiques sont traités par des teams mixtes constitués de trois à cinq scientifiques et

praticiens, apportant chacun un éclairage bien précis. Pourquoi procéder ainsi ? Il ne peut y avoir de développement durable dans les Alpes qu'en réunissant les savoirs acquis par la recherche et la pratique. Chercheurs, chercheuses, praticiens et praticiennes doivent pouvoir échanger leurs connaissances et réinterpréter les savoirs réunis sous l'angle de leur propre expérience.

Les équipes ont maintenant jusqu'à l'automne pour recueillir les meilleurs exemples de bonne pratique et les publications les plus pertinentes sur les thèmes du projet : « plus-value régionale », « capacité d'action sociale », « espaces protégés », « mobilité », « nouvelles formes de prise de décisions » et « effets et adaptations de politiques et d'instruments ». Les CIPRA nationales les épaulent dans cette tâche et établissent des contacts. La masse de savoirs ainsi recueillis sert de base pour apporter une réponse aux questions d'« Avenir dans les Alpes ». On a également besoin de propositions pour la préparation et la diffusion des informations obtenues. Cette deuxième phase de synthèse des savoirs dure jusqu'au printemps 2006. Trois autres workshops au moins auront lieu d'ici là.

Christa Mutter, Karin Hindenlang



Récolte des savoirs alpins : les participant-e-s au workshop.

« Avenir dans les Alpes » entend apporter des réponses à six questions

1. Comment exploiter au mieux le potentiel de création de chaînes de produits et de prestations de services présentant une plus-value régionale élevée ?
2. Qu'est-ce qui motive les gens, abstraction faite de considérations économiques et écologiques, à vivre dans les Alpes ou à s'y installer ? Comment peut-on renforcer la capacité d'action sociale d'individus et de communautés ?
3. A quelles conditions les grands espaces protégés servent-ils tout à la fois au développement durable et à la protection de la diversité naturelle ?
4. Quels sont les liens entre mobilité et développement territorial structurel ? Quelles solutions apporter à la forte croissance du trafic touristique, de loisirs et des pendulaires ?
5. Quelles nouvelles formes de prise de décisions peuvent apporter une solution dans la négociation des exigences en matière d'utilisation de l'espace, en vue d'un développement durable ?
6. Quelle est l'incidence des politiques et des instruments sur le futur développement territorial ? Comment les adapter pour qu'ils apportent une meilleure contribution au développement durable ? Comment améliorer les processus d'évaluation politique et de recherche pour réduire le fossé entre recommandations scientifiques et application pratique ?

Mise en œuvre à l'échelle alpine des conclusions du projet climalp

La CIPRA a initié le projet climalp début 2004. Sur la base des résultats de l'année passée, la CIPRA a lancé en 2005 une campagne d'information prévue sur deux ans. Son objectif est de faire comprendre à un large public que les maisons à faible consommation énergétique construites en bois de la région protègent le climat et favorisent l'économie régionale. Avec cette campagne, la CIPRA entend apporter une contribution à la protection du climat, au développement durable dans l'espace alpin et à la mise en œuvre de la Convention alpine, et notamment de ses protocoles « Forêts de montagne » et « Energie ».



© CIPRA

Les maisons à faible consommation énergétique peuvent prendre des visages très différents : ici à Wolfurt/A...

Réd. Dans le cadre de climalp, la CIPRA a traité en 2004 le thème des « Maisons énergétiquement efficaces dans l'espace alpin, construites en bois régional ». Les résultats de cette étude sont disponibles dans les quatre principales langues des Alpes sous la forme d'un rapport de 100 pages et d'un site Internet (www.climalp.info). Le public venu de plusieurs régions assister à la présentation finale du projet a témoigné de l'intérêt de la population, ce qui a motivé la CIPRA à poursuivre la diffusion et l'application dans l'espace alpin des connaissances acquises. Un rôle capital incombera aux comités nationaux de la CIPRA dans les sept pays alpins.

Des contextes différents selon les régions

C'est surtout dans l'espace germanophone qu'on est plus intéressé par les constructions à faible consommation énergétique et mieux informé sur cette question. Ce mode de construction et ses relations avec la chaîne de valorisation du bois sont moins connus dans l'espace alpin francophone, italoophone et slovénophone. Les architectes comme les maîtres de l'ouvrage n'ont souvent pas conscience des potentiels offerts par ce type de construction, même si l'on trouve dans toutes les régions au moins quelques exemples intéressants de bâtiments à faible consommation énergétique. Au niveau politique également, les avantages d'une promotion de ce type de constructions et d'assainissements ne sont pas toujours connus.

Les pouvoirs publics disposent de bonnes possibilités d'action. Ils peuvent d'une part créer les bases d'une intégration de la construction à faible consommation énergétique dans les règlements de construction. Ils disposent aussi de moyens efficaces, par l'intermédiaire de la politique de subventionnement. Le rôle des pouvoirs publics comme maîtres de l'ouvrage n'est pas non plus à négliger.

Une sensibilisation générale...

Au cours des 18 prochains mois, il est prévu de sensibiliser un large public à ce thème avec une exposition, des excursions et des conférences. Le travail d'information et le travail sur le projet dans les différents pays alpins jouent un rôle capital. Les différents

responsables nationaux du projet font office de multiplicateurs de l'information. Ils s'appliquent actuellement à identifier les principaux acteurs dans tout l'Arc alpin : institutions de recherche, architectes, services publics, représentants de l'économie forestière, de la filière du bois et du bâtiment, etc. Ils établiront des contacts avec ces acteurs et conviendront de coopérations dans le cadre d'exposés et de travaux dans les communes.

Une trentaine de manifestations, destinées à un public ciblé, sont prévues de Vienne à Nice tout au long du projet. Ces manifestations devraient motiver des architectes, des planificateurs et des professionnels du bâtiment à diffuser et échanger leurs connaissances, mais aussi à poursuivre leur collaboration dans les années à venir. De nouveaux réseaux nationaux pourront ainsi voir le jour dans tous les pays, permettant que des contacts s'établissent entre les personnes détenant des connaissances.

... et des projets concrets

Les manifestations sont notamment importantes pour le lancement de projets dans les communes. Dans chacun des sept Etats accueillant une représentation nationale de la CIPRA, il faut susciter au moins trois projets de constructions en bois à faible consommation énergétique (nouveau bâtiment ou assainissement), qui pourront être utilisés comme projets modèles lors d'excursions ou pour le travail de communication avec les médias. Une aide sera proposée aux communes intéressées, afin d'assurer une entremise auprès des spécialistes ou la transmission de savoirs.

Les excursions pour visiter des constructions modèles – récentes ou plus anciennes – sont essentielles pour transmettre des connaissances dans le domaine de la construction à faible consommation énergétique. On peut également y présenter les avantages de la plus-value régionale amenée par la consolidation de la chaîne du bois. Les expériences faites ailleurs peuvent être très utiles pour relever le défi de la mise en réseau des acteurs concernés, de la forêt à la filière du bâtiment.



© CIPRA

... et à Kehlegg/A

CIPRA-France, le « French Touch » du développement durable de l'Arc alpin

La tournée des comités nationaux de CIPRA se poursuit à Grenoble, en France, où siège CIPRA-France. Créée dans les années 1980, l'association a connu des périodes d'activité plus ou moins intenses, liées aux fluctuations de l'engagement bénévole, des financements, de la présence de permanents salariés. Aujourd'hui, la priorité est de conforter la position de CIPRA-France comme interlocuteur privilégié sur la Convention alpine et le développement durable dans les Alpes (françaises).

CIPRA-France, pour et avec ses organisations membres

Organisation faitière, CIPRA-France a l'originalité de compter parmi ses treize membres des associations mais aussi des parcs nationaux et des parcs naturels régionaux. Bien que les positions des uns et des autres soient parfois contrastées, ce mélange constitue une grande richesse qui mérite d'être mieux valorisée. CIPRA-France se veut carrefour entre ces différentes sphères, lieu de circulation de l'information et de débat, mais aussi de prise de position et de mutualisation afin d'apporter un soutien aux actions de chaque membre.

Relais national de CIPRA-International

Le deuxième pilier de CIPRA-France est son étroite relation avec CIPRA-International. Les échanges sont nombreux ; CIPRA-France s'appuie sur l'expérience et le réseau de la plateforme internationale, tout en enrichissant l'action de CIPRA-International d'expériences et de contacts français. Dans les années à venir, CIPRA-France espère remédier à la sous représentation française dans de nombreuses démarches de coopération alpine (par ex. : « Rapport sur l'état des Alpes », « Alliance dans les Alpes », ...). La participation active de CIPRA-France à des projets coordonnés par CIPRA-International renforce également les liens avec l'ensemble du réseau de comités nationaux. Ainsi, CIPRA-France est le point de contact

national pour le projet « Avenir dans les Alpes » et pour la campagne d'information ClimAlp.

Lieu-ressource sur la Convention alpine

Le renforcement de la position de CIPRA-France comme lieu-ressource sur la Convention alpine, est un enjeu particulièrement important à l'heure où les protocoles, étant ratifiés par la France, doivent être mis en oeuvre. En collaboration avec le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable et d'autres organismes actifs dans ce domaine, CIPRA-France propose des actions d'information et de formation sur la Convention alpine (conférences, séminaires, expositions, publications). Développer l'expertise sur la mise en œuvre juridique de la Convention alpine devient une nécessité à laquelle CIPRA-France espère répondre grâce à une collaboration avec des juristes de diverses organisations.

Des perspectives foisonnantes pour les années à venir

Les idées de projets et les pistes de collaboration ne manquent pas pour les années à venir. Citons par exemple la volonté d'encourager des communes françaises à rejoindre le réseau « Alliance dans les Alpes » ; ou encore, les perspectives de collaboration avec le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable au cours de la présidence française de la Convention alpine (2007-2008). Cette période devrait être ponctuée d'événements et de publications faisant connaître la Convention alpine à un plus large public. En outre, la conférence annuelle de la CIPRA (éventuellement élargie à une semaine alpine associant d'autres réseaux alpins) aura lieu en France en 2008 ; selon l'ampleur de cette manifestation, son organisation pourrait mobiliser CIPRA-France dès 2006.

CIPRA-France, MNEI, 5 place Bir Hakeim, F - 38000 Grenoble. Tél./Fax. : + 33 (0)4 76 48 17 46, E-mail : cipra-france@wanadoo.fr

© CIPRA



Président Patrick le Vaguerese.

© CIPRA-Frankreich



Chargée de projets Claire Simon.

Les membres de CIPRA-France :

Association Dauphinoise pour l'Aménagement de la Montagne (ADAM), Association nationale pour la protection des Eaux et rivières (ANPER TOS), Fédération Française des Clubs d'Alpinisme et de Montagne (FF CAM), Fédération Française de Montagne et d'Escalade (FFME), Fédération Française de Randonnée Pédestre (FFRP), Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA), Fédération Française Union Touristique des Amis de la Nature (FF UTAN), Mountain Wilderness France, Parc National du Mercantour, Parc National de la Vanoise, Parc National des Ecrins, Parc Naturel Régional de la Chartreuse

Conférence annuelle 2006 de la CIPRA sur le climat

Le changement climatique est devenu un thème d'actualité pour les médias et les milieux politiques. Mais les décisions prises au niveau politique et économique en tiennent rarement compte. La CIPRA et le projet Interreg III B « Dynalp » soulèveront cette problématique dans le cadre d'une conférence prévue du 18 au 20 mai 2006 à Bad Hindelang/D.



© Gesellschaft für Ökologische Forschung

Les glaciers disparaissent : le Gurgler Ferner dans les Ötztaler Alpen/A, 1925 et 2003.

Réd. Les effets du changement climatique se manifestent plus rapidement et plus violemment dans les régions de montagne comme les Alpes. Des études récentes affirment que les événements naturels extrêmes vont se multiplier. L'extension des agglomérations dans les vallées, l'agrandissement des zones à bâtir et la densification croissante des infrastructures touristiques et de transport entraînent donc une aggravation des risques. A moyen terme, les investissements dans les sports d'hiver pourraient se révéler contre-productifs.

Comment la politique et l'économie doivent-elles réagir ? Les communes subissent la pression du développement et de la croissance et elles n'ont pas toujours les bons instruments à disposition pour évaluer les risques à moyen et long termes et prendre les mesures qui s'imposent. Souvent, les prestataires touristiques se refusent à voir la réalité en face.

La réponse au changement climatique global ne se trouve pas seulement dans les accords à l'échelle mondiale comme le protocole de Kyoto mais aussi dans des actions locales. La conférence de la CIPRA entend montrer quelles stratégies d'adaptation ont déjà été mises en œuvre à l'échelon régional et local.

Des représentants communaux, des professionnels de l'économie et du développement sur le plan régional, des expert-e-s issus d'ONG et des spécialistes des dangers échangeront leurs connaissances. Tous se sentent concernés par le principe de précaution. On présentera donc des projets de prévention et de lutte contre les causes, amenant une réduction efficace des émissions de CO2 dans le respect des intérêts économiques, sociaux et écologiques.

C'est la première fois que la CIPRA consacre une de ses conférences au thème du changement climatique. En collaboration avec Dynalp, un projet INTERREG III B lancé par le réseau de communes « Alliance dans les Alpes », CIPRA-Allemagne organise la conférence annuelle 2006 de la CIPRA du 18 au 20 mai 2006 à Bad Hindelang/D. Cette manifestation apportera aussi une contribution au projet « Avenir dans les Alpes » de la CIPRA.

Dans le cadre de Dynalp, 52 partenaires s'intéressent notamment au thème de l'aménagement du territoire. Les communes et les régions participant au projet sont tout à la fois des sources de connaissances et les utilisateurs des découvertes sur le changement climatique et ses effets.



CIPRA-Info est publié avec l'aide financière de la Aage V. Jensen Charity Foundation, Vaduz (FL).

IMPRESSUM

Bulletin d'information de la CIPRA

Publication trimestrielle

Rédaction (Réd.): Andreas Götz, Michel Revaz, Stefanie Fuchs, Tanja Galehr, Felix Hahn, Karin Hindenlang, Elke Schimmel, Claire Simon – CIPRA-International – Autres auteurs/auteures: Alf Arnold, Reinhard Gschöpf, Benoît Leclair, Helmuth Moroder, Christa Mutter, Damiano di Simine, Roman Zanon – Traductions: Fabienne Juilland, Nataša Leskovic Uršič, Carlo Gubetti – Réproduction avec mention de la source – Imprimé sur papier recyclé – Versions française, italienne, allemande et slovène – Layout: Stefanie Fuchs, Tanja Galehr – Tirage: 11.000 ex. – Impression: Gutenberg AG, Schaan/FL –

CIPRA-International, Im Bretsch 22, FL-9494 Schaan,
Tel.: 00423 237 40 30, Fax: 00423 237 40 31, cpra@cpra.org, www.cpra.org, www.alpmedia.net

Comités nationaux:

CIPRA-Deutschland, Heinrichgasse 8, D-87435 Kempten/Allgäu,
Tel.: 0049 831 52 09 501, Fax: 0049 831 18 024, info@cpra.de, www.cpra.de

CIPRA-France, 5, Place Bir Hakeim, F-38000 Grenoble
Tel.: 0033 476 48 17 46, Fax: 0033 476 48 17 46, cpra-france@wanadoo.fr

CIPRA-Italia, c/o Pro Natura, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino
Tel.: 0039 011 54 86 26, Fax: 0039 011 503 155, cpra@arpnet.it

CIPRA-Liechtenstein, c/o LGU, Im Bretsch 22, FL-9494 Schaan
Tel.: 00423 232 52 62, Fax: 00423 237 40 31, info@lgu.li, www.lgu.li

CIPRA-Österreich, c/o Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien
Tel.: 0043 1 401 13 36, Fax: 0043 1 401 13 50,
info@cpra.at, www.cpra.at

CIPRA-Suisse, Hohlstrasse 489, CH-8048 Zürich
Tel.: 0041 44 431 27 30, Fax: 0041 44 430 19 33, cpra@cpra.ch, www.cpra.ch

CIPRA-Slovenija, Večna pot 2, SI-1000 Ljubljana, Tel.: 00386 1 200 78 00 (int. 209),
cpra@gozdis.si, www.cpra.si

Représentation régionale:

CIPRA-Südtirol, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen
Tel.: 0039 0471 97 37 00, Fax: 0039 0471 97 67 55, info@umwelt.bz.it, www.umwelt.bz.it

Membre associé:

Nederlandse Milieu Groep Alpen (NMGa), Keuchenushof 15, NL-5631 NG Eindhoven,
Tel.: 0031 40 281 47 84, nmgag@bergsport.com, www.nmgag.bergsport.com

Adressänderungen nach A1, Nr. 552, melden.

Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient Porre una crocette secondo il caso	
Weggezogen: Nachsendefrist A démissionné: Délai de réexpédition expiré Traslocato Termine di ripedizione scaduto	Un- genügend insuffisante insufficiente
Adresse insuffisante	Un- bekannt Inconnu Sconosciuto
	Nicht- abgeholt Non rec. Non ritirato
	Annahme verweigert Refusé Respinto
	Gestorben Décédé Deceduto