



## Documents de presse

# Rencontre des ministres des transports des pays alpins

Date 2 mai 2012

### « Processus de Zurich » - Objectifs

Suite à une série de graves accidents dans les tunnels routiers de la zone alpine (Saint-Gothard CH, Tauern A, Mont Blanc F), les ministres des transports des pays alpins ont décidé de se rencontrer régulièrement à partir de 2001, rencontres qui ont abouti à la « déclaration commune de Zurich »<sup>1</sup>. Logiquement, les travaux du « Processus de Zurich » se sont d'abord centrés sur les questions de sécurité et de coordination. Par la suite, le curseur s'est toutefois déplacé vers les thématiques liées à la politique des transports, et notamment la question de savoir comment renforcer le transfert du trafic en zone alpine de la route au rail.

Trois instruments ont alors subi un examen approfondi :

- Bourse du transit alpin (BTA) : dans ce modèle, le nombre de courses de camions par corridor et par an est limité. Les droits de passage sont vendus aux enchères.
- Marché des droits d'émission (MDE) : ce modèle établit des quotas d'émissions, par exemple pour le CO<sub>2</sub>, sous forme de valeurs maximales à respecter par corridor et par an.
- TOLL+ : il s'agit d'un modèle de redevances majorées aux heures de pointe et réduites aux heures creuses, permettant de mieux refléter la vérité des coûts et de répartir la circulation de manière plus équilibrée.

La faisabilité et les répercussions des trois modèles ont fait l'objet de plusieurs études. La première, l'étude de trafic ALBATRAS<sup>2</sup> publiée en 2011, envisage plusieurs scénarios et les

---

<sup>1</sup> Déclaration de Zurich relative à l'amélioration routière, notamment dans les tunnels en zone alpine (30 novembre 2001)

<sup>2</sup> **A**lignment of the heavy traffic management instruments ACE, AETS and TOLL+ on a comparable scientific, technical and operational level taking into account the introduction of different thresholds in



explique. Les ministres des transports l'ont fait suivre de deux autres expertises (LEGALP et EFFINALP), dont les résultats ont été adoptés à l'occasion de la rencontre d'aujourd'hui.

Le « Processus de Zurich » compte six pays-partenaires : l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Autriche, la Slovénie et la Suisse. Le Liechtenstein en fait également partie depuis la conférence des ministres 2011, et la Commission européenne y a le statut d'observateur. L'Allemagne a pris aujourd'hui la succession de la Suisse à la présidence.

### **Avancées dans le domaine de la gestion d'incidents**

Le groupe de travail « gestion d'incidents » a créé les conditions d'une gestion de crise ordonnée (accidents, bouchons et autres dérangements) dans la zone alpine, en élaborant un règlement avec des commentaires, un formulaire et un site Internet. Un système de règles standardisées doit permettre la communication efficace et précise d'informations entre les Etats en cas d'incident et assurer la gestion de crise pendant et après l'événement. Pour ce faire, un point de contact national est établi dans chaque pays. En cas de problème, ces points de contact communiquent rapidement et simplement entre eux. Chaque Etat est libre de définir comment il veut diffuser en son sein les informations qui lui parviennent par cette voie, notamment lesquelles seront portées à la connaissance des services officiels, par exemple au niveau ministériel.

Le système d'information fonctionnera pour les dérangements d'une durée de plus de 48 heures sur les principaux axes de transit dans la zone alpine, par exemple, lorsqu'une déviation est nécessaire. Le système sera étayé par un site Internet qui fournira des informations complémentaires sur les principaux axes de transit. Grâce à ces nouveaux instruments, un cap important est franchi en matière de gestion de crise concertée dans la zone alpine.

### **Avancées concernant les instruments de gestion du trafic**

#### ***Étude LEGALP***

L'étude LEGALP, rédigée sous la direction du bureau Waldeck Rechtsanwälte, Francfort-sur-le-Main, s'est penchée sur la compatibilité des instruments de gestion du trafic lourd avec le droit de l'UE et des Etats membres du « Processus de Zurich ». Selon les auteurs, exiger

---

order to analyze transport flow impacts on alpine routes and **BA**sic **TR**affic **S**tudy upon different thresholds and their impact on transport flows on alpine routes. [*Alignement des instruments de gestion du trafic BTA, MDE et TOLL+ sur des bases comparables en termes scientifiques, techniques et opérationnels en simulant différents seuils afin d'en analyser l'impact sur les flux de transport empruntant les routes alpines*]



des transporteurs le paiement d'une redevance sur certains axes de transit nord-sud alors que d'autres itinéraires peuvent être empruntés gratuitement poserait des problèmes juridiques. Une bourse du transit alpin et un système de marché des droits d'émission pourraient par ailleurs rencontrer d'autres obstacles juridiques. Des contingentements du fret routier ne sont en effet autorisés selon le droit UE que s'ils sont reconnus comme proportionnés par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE). Les auteurs renvoient dans ce contexte à un arrêt de la CJUE qui a récemment levé l'interdiction de circuler faite aux camions de marchandises volumineuses sur l'autoroute autrichienne de la vallée de l'Inn. Dans les circonstances actuelles, l'étude estime que le modèle TOLL+ s'intègre dans la stratégie européenne qui consiste à internaliser, par des péages, les effets polluants externes du trafic routier de marchandises. Toutefois, pour qu'il puisse être mis en œuvre, il faudrait l'adapter dans divers domaines à la directive Eurovignette révisée de l'UE.

### ***Étude EFFINALP***

L'étude EFFINALP, rédigée sous la direction du bureau Infras de Zurich, analyse les répercussions économiques des instruments de régulation sur les diverses régions et secteurs économiques. Selon les auteurs, l'introduction d'instruments de gestion du trafic lourd n'aurait dans l'ensemble que des conséquences économiques minimales. Les branches à forte intensité de transport ne perdraient en moyenne que 0,3 % de valeur ajoutée brute. En fret routier et ferroviaire, la valeur ajoutée brute varierait de 4 à 5 % au maximum. Certaines régions d'Italie du Nord et d'Autriche seraient toutefois plus touchées que la moyenne. L'étude révèle que cet inconvénient pourrait être atténué par un aménagement adéquat de l'infrastructure ferroviaire et par des mesures d'encouragement. Le comité de pilotage du « Processus de Zurich » a adopté le rapport EFFINALP avec quelques réserves, qui sont publiées dans l'avant-propos du rapport.

### **Autres activités**

Les travaux sur la sécurité des tunnels ferroviaires progressent dans les domaines des marchandises dangereuses et du transport combiné. De même, les activités en vue de la saisie des données en trafic marchandises transalpin (Cross Alpine Freight Transport CAFT) seront mises en œuvre de manière coordonnée.

### **Suite des opérations**

Le groupe de travail qui s'est occupé des instruments de gestion du trafic poursuivra son activité à partir des résultats des études ALBATRAS, EFFINALP et LEGALP. Il approfondira également les questions environnementales et examinera la proportionnalité des instruments de gestion du trafic lourd. Ces aspects jouent un rôle important dans le contexte de l'arrêt de la CJUE sur l'interdiction sectorielle de circuler. Un nouveau groupe de travail a été formé à



cet effet. Il étudiera, à l'aide d'objectifs environnementaux tels que les valeurs-limite de substances polluantes, les répercussions auxquelles il faut s'attendre et, le cas échéant, la nature des mesures de régulation du trafic à prévoir.

Les Ministres ont également chargé le comité de pilotage, sous la présidence allemande, d'approfondir le concept TOLL+ et d'aborder une série d'autres questions : faut-il encourager les camions plus écologiques dans toute la zone alpine et comment mieux informer les participants au marché de l'offre ferroviaire. A moyen et à long terme, les Ministres souhaitent dresser un plan de route et un calendrier afin de pouvoir lancer à l'horizon 2025/2030 un instrument limitatif de gestion du trafic lourd pour toute la zone alpine.

**Précisions :**

Office fédéral des transports, Information  
031 322 36 43  
presse@bav.admin.ch