



# Feuille d'information: Processus du Suivi de Zurich

Date 22.05.2014

---

## Rappel des faits

En 2001, suite aux graves accidents survenus dans plusieurs tunnels routiers de la région alpine, les ministres des transports des pays alpins ont commencé à se rencontrer régulièrement sur la base de la «Déclaration commune de Zurich». Le Suivi de Zurich s'est d'abord penché sur les questions de sécurité et de coordination, puis également sur le transfert du trafic. Plusieurs études ont examiné les effets de différents instruments de gestion du trafic lourd (bourse du transit alpin, système d'échange de quotas d'émission, Toll+) et leur compatibilité avec l'ordre juridique existant. Les ministres des transports des pays alpins ont ensuite constaté que Toll+ était l'instrument le plus compatible avec le cadre juridique des pays alpins. Toll+ se fonde sur la directive Eurovignette de l'UE et permet de prendre en compte les coûts externes et les redevances routières modulées en fonction de la demande. Lors de leur rencontre de 2012, les ministres ont donc convenu de préparer l'introduction de Toll+ et d'instaurer d'ici 2025/2030 pour l'ensemble de la zone alpine un instrument de gestion du trafic lourd de plus grande portée que Toll+ et servant à limiter le trafic lourd. Dans ce but, les ministres ont commandé de nouvelles études, notamment sur les instruments de gestion du trafic lourd existants et prévus dans chaque pays et sur les indicateurs environnementaux.

Les ministres des transports ont discuté des rapports désormais disponibles consacrés à ces analyses lors de leur rencontre de mai 2014.

## Principales conclusions des nouveaux rapports

### Rapport concernant les instruments de gestion du trafic lourd

Le nouveau rapport consacré aux instruments de gestion du trafic lourd fait le point des systèmes de redevances existant dans chaque pays et des plans concernant des instruments plus efficaces. Le rapport illustre la diversité des systèmes de redevances existants, plusieurs d'entre eux étant fondés sur l'utilisation de l'infrastructure,



par exemple des autoroutes ou des tunnels (notamment France, Italie, Slovénie). D'autre part, certains systèmes, conformément aux prescriptions de la directive Eurovignette de l'UE, tiennent compte des coûts externes du trafic lourd ou du moins permettent d'en tenir compte (par ex. l'Autriche). La directive Eurovignette définit par exemple les catégories de routes et de camions pouvant être assujetties à un système de péage. De son côté, la Suisse applique son système de redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). La RPLP est une redevance calculée en fonction de la distance parcourue, mais aussi du rejet de polluants des moteurs, et elle prend largement en compte les coûts externes. Le gouvernement français a récemment reporté provisoirement l'introduction d'une redevance (écotaxe) sur les autoroutes et voies rapides non soumises à péage jusqu'à présent.

Le rapport compare également les montants perçus actuellement sur les principaux axes nord-sud en Autriche/Italie, en Suisse et en France/Italie sur la base de tronçons comparables de 300 à 350 kilomètres. Les redevances les plus élevées sont perçues sur la route du Fréjus (redevance de tunnel élevée), suivie de la ligne du Gothard. La traject via le Brenner est le meilleur marché, notamment à cause des péages relativement bas exigés en Allemagne et en Italie sur les tronçons d'accès au col. En Autriche, le montant de la redevance par kilomètre est du même ordre que la RPLP en Suisse.

Ces éléments servent de base à l'élaboration d'un cahier des charges en vue d'une étude détaillée censée approfondir d'autres questions telles que les coûts de mise en œuvre des différents instruments, les mesures d'accompagnement éventuelles ainsi qu'une offre ferroviaire ou l'utilisation des recettes.

### Rapport sur le transport combiné

Un rapport distinct établit un état des lieux du transport combiné route/rail sur les principaux axes nord-sud des pays alpins, celui-ci étant susceptible de jouer un rôle d'accompagnement important en cas d'accroissement des nuisances liées au trafic routier de marchandises. Le rapport montre que des offres de chargeurs existent déjà sur les tronçons présentant un potentiel pour le transport combiné. Or ce potentiel est varié et hétérogène, de même que les aides étatiques accordées en faveur du transport combiné. Alors que la Suisse accorde des aides financières relativement importantes au transport combiné - notamment accompagné (chaussée roulante) -, d'autres pays le soutiennent moins, voire ne le soutiennent pas du tout. Le rapport comprend une liste des offres de transport combiné accompagné et non accompagné. Il est prévu de l'actualiser régulièrement afin de disposer dans ce domaine des bases nécessaires aux décisions concernant les systèmes de gestion du trafic lourd.



## Rapport de synthèse concernant les systèmes de monitoring environnemental dans la zone alpine

Le groupe de travail concernant les indicateurs environnementaux a commencé son travail en décembre 2012. Il avait pour but de traiter dans un rapport de synthèse les informations existant au sujet de l'environnement dans la zone alpine, d'analyser l'impact de plusieurs mesures et instruments (notamment les instruments de gestion du trafic lourd) sous l'angle des nuisances environnementales et de présenter le droit de l'environnement en vigueur dans les pays associés au Suivi de Zurich.

Le rapport de synthèse sur les systèmes de monitoring environnemental dans la zone alpine comprend:

- un aperçu des systèmes de monitoring nationaux
- des informations concernant les systèmes de monitoring internationaux
- une description des activités déployées dans le cadre de la Convention alpine
- une synthèse des principaux résultats des projets de recherche nationaux et internationaux
- une vue d'ensemble des polluants (NO<sub>x</sub>, PM, CO, O<sub>3</sub>) et des nuisances sonores existantes dans les régions alpines
- une cartographie des réseaux de mesure ainsi que des nuisances environnementales existant actuellement dans la région alpine
- une annexe comprenant des informations détaillées sur certains pays et des liens vers des informations complémentaires.

Le rapport montre qu'il existe en matière de pollution atmosphérique des systèmes de monitoring globaux permettant même d'obtenir en majeure partie des réponses et des informations en temps réel. Les nuisances sonores sont principalement modélisées à l'aide de cartes du bruit, le bruit n'étant à proprement parler mesuré le long des routes et des rails qu'en Suisse. Les analyses montrent par ailleurs les zones dans lesquelles les valeurs limites de polluants atmosphériques sont aujourd'hui dépassées. De plus, des informations - parfois encore lacunaires - sont disponibles sur le nombre d'habitants exposés au bruit le long des infrastructures de transport.

## Vue d'ensemble du droit de l'environnement ayant des incidences sur les transports

Ce rapport sur la situation prévalant dans les différents pays et dans l'UE fournit des renseignements sur les domaines suivants:

- les principales bases juridiques nationales et communautaires relatives aux polluants atmosphériques, au CO<sub>2</sub> et au bruit.
- une représentation comparative des valeurs limites d'émission et d'immission applicables aux polluants atmosphériques, aux gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>) et au bruit.



- des cartes relatives aux dépassements des valeurs limites en matière de polluants atmosphériques dans l'UE et en Suisse.

Le rapport montre que la législation des pays membres de l'UE est largement concordante et conforme aux directives européennes correspondantes. Cela concerne notamment les polluants atmosphériques et les gaz à effet de serre. Des règles différentes existent avant tout en Suisse et au Liechtenstein qui appliquent des valeurs limites d'immission inférieures dans le domaine des principaux polluants atmosphériques ayant des incidences sur les transports (NO<sub>2</sub> et PM10). Au sein de l'UE, l'Autriche applique également une valeur limite inférieure pour le NO<sub>2</sub>.

Les règles concernant la législation relative à la protection contre le bruit sont plus hétérogènes, notamment parce que les directives européennes correspondantes ne spécifient pas de valeurs limites précises. Alors que ces dernières sont parfois définies pour certains axes ou certains modes de transport, quelques pays les fixent en fonction de la sensibilité au bruit d'une certaine région. Par ailleurs, le caractère contraignant des valeurs limites varie suivant les pays, notamment en ce qui concerne l'obligation d'assainir ou les conséquences pour les infrastructures. Toutes les normes nationales prévoient des valeurs limites plus basses pendant la nuit.

Les groupes de travail du Suivi de Zurich proposent à l'organe de pilotage de publier les rapports concernant les indicateurs environnementaux dans les prochaines semaines. On ignore encore si les rapports sur les instruments de gestion du trafic lourd, qui doivent en partie être encore finalisés, seront publiés.

### **Perspectives**

Les nouveaux rapports constituent une bonne base en vue de la poursuite des activités des groupes de travail du Suivi de Zurich. Il est maintenant prévu de réaliser des études visant à montrer comment les différents instruments (par exemple Toll+) se répercutent sur certains objectifs de protection (par exemple valeurs limites de polluants atmosphériques). Une telle analyse de l'impact permettra d'évaluer plus globalement les mesures et les instruments dont les répercussions sur l'économie et le transports ont été jusqu'à présent examinées dans le cadre du Suivi de Zurich. L'objectif est de recommander l'approfondissement des mesures efficaces et efficientes.

### **Renseignements:**

Office fédéral des transports, Information  
+41 31 322 36 43  
presse@bav.admin.ch