



Position commune finale

Adoptée samedi 20 octobre en fin d'après-midi par les participants

Validée mardi 23 octobre

après rédaction fine et mise en forme par le comité de pilotage

Pour tout savoir sur le processus de la convention voir le site :

www.convention-traversees-alpines.org

Une manifestation organisée par :



Avec le soutien de :



PREMIERE PARTIE :

De l'importance de la forme Une position basée sur un débat éclairé et le pari de l'intelligence collective

Nous, écologistes français, suisses, italiens, nous aimons le débat d'idées et croyons à l'intelligence collective qu'il produit.

Nous recherchons la diversité des points de vue pour ne pas, jamais, rester sur des pensées acquises ou uniques qui deviendraient alors des dogmes et/ou une paresse politique.

Dans le débat, nous accordons la même importance aux idées convergentes qu'aux idées divergentes. Nous respectons nos temps de paroles respectifs, les idées qui ne sont pas les nôtres, sans mettre en cause la légitimité de notre interlocuteur.

Cette convention a été organisée en trois temps, en respectant les temps d'un débat critique et démocratique :

- Les partis écologistes des trois pays se sont mis à l'écoute des acteurs / organisations s'étant penchés depuis longtemps sur la question des traversées alpines. L'appel à contributions lancé en septembre et octobre a permis recueillir de nombreux points de vue, institutionnels, associatifs ou individuels. 24 contributions sont accessibles sur le site :

www.convention-traversees-alpines.org

- vendredi 19 octobre, des auditions et un forum sur les transports dans les Alpes ont permis d'écouter des positions variées et riches : *Association contre le contournement autoroutier de Chambéry (ACAC, représentant l'ADTC Savoie et la FNAUT), France Nature Environnement (FNE, représentant la FRAPNA), collectif NO-TAV Italie, coordination des opposants au Lyon – Turin, Communauté montagnarde des vallées de Suse et de Sangone, syndicat CGT Rhône-Alpes, Commission intergouvernementale franco-italienne, Commission internationale pour la protection des Alpes (CIPRA), collectif NO-TAV Savoie.*
- samedi 20 octobre, après une présentation rappelant l'historique du projet et des éléments de contexte, le débat s'instaure entre les écologistes, avec l'objectif d'adopter en fin d'après-midi un texte commun le plus riche possible.

Les participants ont discuté des éléments d'expertise en présence, échangé leurs arguments, proposé des idées et construit une position commune la plus partagée possible, qui puisse être transmise aux instances légitimes de leurs partis nationaux respectifs et du Parti Vert Européen.

Nous reconnaissons l'intérêt des contributions de chacun et la qualité du processus démocratique de la convention.

DEUXIEME PARTIE :

Pour une politique des transports à l'échelle de l'arc alpin et adaptée à ses territoires

I- Un objectif de réduction du transport routier qui s'inscrit dans une transition vers un nouveau modèle de développement, moins générateur de flux de marchandises.

Le transport routier de marchandises dans et à travers les Alpes est une source majeure de nuisances pour les espaces traversés et leurs habitants, en même temps qu'il contribue significativement aux émissions de gaz à effet de serre. Pour ces deux raisons majeures, ce type de transport doit être réduit de manière drastique.

Atteindre un système économique durable signifie aussi découpler le développement économique de l'intensité et du nombre de circulations (marchandises et trafic), afin de réduire fortement les émissions : le secteur des transport est le seul où celles-ci continuent à augmenter.

Nous souhaitons voir mise en oeuvre une politique vigoureuse de relocalisation de l'économie en luttant contre une division internationale du travail poussée jusqu'à l'absurde, contre une agriculture intensive affranchie des saisons.

Cela passe par une promotion des circuits courts et par la dynamisation des systèmes productifs locaux, notamment pour les produits agricoles et de consommation courante, ainsi que par la création d'emplois au plus près des zones de demande.

Les dispositifs d'internalisation des coûts sanitaires, environnementaux et sociaux sont de bons outils pour cette politique.

Ainsi, le problème des traversées alpines doit être appréhendé à l'échelle de l'arc alpin, dans une perspective de restriction des flux de marchandises et dans le cadre d'une politique européenne de transfert modal sur le réseau transeuropéen de transport (RTE – T) qui ne se limite pas aux infrastructures.

Les mécanismes de financements publics, notamment européens, doivent respecter trois principes de base pour garantir la protection de l'environnement et de la biodiversité :

- des critères d'investissement plus clairs et transparents, donnant la priorité aux projets les plus « propres » et les plus utiles socialement, en termes de création d'emplois de qualité et de santé publique ;
- une application systématique des règles de concertation démocratique préalable, telles que prévues dans la convention d'Aarhus, avec expertises contradictoires ;
- le respect intégral des normes environnementales (réseau *Natura 2000* entre autres) et des règles de l'évaluation d'impact.

Le problème des traversées alpines doit être appréhendé dans une perspective de sobriété et de réduction des flux physiques de marchandises en deçà des volumes actuellement échangés (193,5 millions de tonnes en 2010, dont 42,5 millions de tonnes pour les Alpes franco-italiennes).

II- Une stratégie concomitante de réduction des déplacements aériens et routiers liés au tourisme et aux loisirs

La question des traversées alpines ne concerne pas seulement les flux de marchandises. Les activités touristiques (95 millions de séjours rien que dans les Alpes françaises) génèrent des formes de mobilité ayant un impact majeur sur les écosystèmes alpins et la santé de leurs habitants. Une politique de déplacements ne saurait l'ignorer.

Pour réduire la principale source d'émissions de gaz à effet de serre des activités touristiques, nous souhaitons que la part modale de la voiture dans le transport de touristes en vacances dans les Alpes réduise de 80% à ce jour à moins de 50% à l'horizon 2025, au profit des transports collectifs terrestres (train, autocar, bus).

Dans cette optique, l'offre de transports collectifs liée au tourisme et l'offre liée aux déplacements quotidiens peuvent mutuellement se renforcer si elles sont articulées. Les réseaux doivent être développés selon cette logique.

Même si le relief alpin rend sa pratique difficile dans certaines zones, le vélo doit également bénéficier d'une promotion à tous les niveaux de l'offre touristique.

Par ailleurs, nous sommes convaincus que la part modale de l'avion (faible mais très émettrice de gaz à effet de serre) peut être fortement réduite en privilégiant le train et le car pour relier les Alpes aux zones d'origine des touristes, notamment de Grande-Bretagne et du Nord de l'Europe. Il en va de même pour les voyages entre la France et l'Italie, pays entre lesquels les services ferroviaires sont actuellement gravement déficients.

En ce qui concerne l'accès aux stations alpines, alors qu'à ce jour, aucun signe n'est donné par les États, nous demandons que soient appliquées les recommandations du groupe Transport de la Convention alpine, soit notamment :

- la combinaison du train pour accéder près des Alpes et des transports collectifs routiers ou par câble pour les derniers kilomètres ;
- le déploiement d'une information multimodale facilement accessible, disponible à l'échelle européenne ;
- la généralisation de titres tarifaires multimodaux et d'offres « séjour + transport » intégrés, grâce à une coordination des différents opérateurs encouragée par les pouvoirs publics ;
- la mise en place de services adaptés pour les voyageurs (suivi et portage des bagages, confort pour les familles, services logistiques et culturels durant le voyage...);
- sur les axes routiers tout comme à hauteur des péages autoroutiers, une priorité aux autocars (vis-à-vis des voitures individuelles) ;
- une amélioration du taux d'occupation des véhicules.

Plus réalistes et moins coûteuses, ces politiques sont des préalables indispensables à toute éventualité d'infrastructures lourdes. En la matière nous refusons tout nouvel aéroport, hélicoptère ou axe routier à grand gabarit dans l'espace alpin. Nous sommes convaincus que les transports collectifs créeront plus d'emplois durables qu'une économie touristique basée sur l'usage de l'avion et de la voiture individuelle.

Nous demandons par ailleurs que les politiques touristiques nationales, régionales et locales :

- favorisent les clientèles de proximité, l'étalement des congés et l'étalement des arrivées en station dans la semaine ;
- qu'elles découragent, au contraire, l'offre de courts séjours longue distance ainsi que les accès en avion.

Sans pénaliser les capacités offertes au fret, les itinéraires ferroviaires doivent aussi permettre d'acheminer rapidement des touristes dans les Alpes, offrant ainsi un moyen de concurrencer efficacement la voiture et l'avion. Ce besoin doit être mieux intégré dans la réflexion prospective sur le rail.

III- Des mesures de réduction des circulations automobiles quotidiennes

Dans les vallées comme dans les agglomérations, les circulations quotidiennes sont en hausse constante. Il est urgent, pour les populations locales et pour l'environnement, de tourner le dos aux logiques de métropolisation et d'étalement urbain qui nourrissent cette croissance.

Il convient au contraire de promouvoir des politiques d'aménagement équilibré des territoires qui :

- favorisent les modes doux / actifs et les transports collectifs ;
- réorganisent l'habitat et les activités économiques ou de loisir selon un principe de mixité fonctionnelle.

L'enjeu est de réduire les trajets domicile-travail par tous les moyens pertinents : relocalisation d'activités au contact des zones d'habitat, création d'une bourse d'échange des emplois, activités complémentaires sur place pour les travailleurs saisonniers...

Les capacités financières de l'Europe, des États et des collectivités territoriales doivent être utilisées en priorité pour réduire les émissions de polluants et faciliter la vie des populations. Cela suppose d'investir dans les transports et infrastructures publiques nécessaires aux déplacements réguliers du plus grand nombre, plutôt que dans des infrastructures de la Très Grande Vitesse.

IV- Pour les flux de marchandises restants, une politique de report vers les modes de transport les plus efficaces vis-à-vis de l'environnement

Nous refusons, de manière inconditionnelle, le percement d'une seconde galerie pour les tunnels du Gothard, du Mont-Blanc et de Tende. Nous refusons également la transformation, au tunnel du Fréjus, du tube percé pour la sécurité en tube de circulation routière.

Si des problèmes de sécurité existent dans les tunnels mono tube, cela doit pousser les États à réduire les vitesses, réduire les passages de poids lourds et favoriser le rail.

Nous soutenons avec vigueur la mise en place d'une tarification du type de la redevance poids lourds liées aux prestations suisse (RPLP), pour compenser la distorsion de concurrence entre la route et le rail (principe prévu par le protocole Transports de la

Convention Alpine). Cette tarification peut être introduite dès 2013 dans chaque pays de l'arc alpin, et modulée progressivement.

Le produit de cette éco-redevance doit impérativement être affecté dans sa totalité aux infrastructures alternatives à la route et aux politiques de report modal.

Nous demandons aussi que la tarification « poids lourds » de l'ensemble des passages alpins (de Vintimille à la Slovénie) soit harmonisée, pour mettre un terme aux énormes écarts actuellement observés. Le passage de Vintimille notamment doit voir son coût augmenter, pour être moins favorable au transit routier.

Plus largement, nous demandons que des mécanismes de régulation globale des passages routiers de l'arc alpin soient mis à l'étude, en commençant par le système de « bourse de transit alpin » promu par l'association suisse *Initiative des Alpes*.

Parallèlement, les écologistes sont convaincus de l'urgente nécessité de transférer le maximum de fret routier sur le rail. Cela a toujours été leur conviction, cela le demeure. Le fret ferroviaire doit être pleinement reconnu comme un service d'intérêt général européen.

À cette échelle, et en accompagnement de la tarification type RPLP, des mesures d'harmonisation sociale et environnementale sont indispensables pour réussir le transfert modal des marchandises sur le rail :

- la régulation véritable des conditions de travail des chauffeurs routiers traversant l'Europe, ce quel que soit le pays d'origine ;
- une politique d'accompagnement des reconversions pour les emplois liés à la route ;
- une même restriction de l'accès au réseau routier pour les camions les plus polluants ;
- une commune interdiction des camions de plus de 40 t et des circulations de matières dangereuses par la route ;
- une harmonisation des politiques fiscales et économiques pour les activités d'entrepôt et de logistique ;
- des politiques communes visant à optimiser le taux de remplissage des camions ;
- l'obligation, pour tous les territoires, de se doter d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA).

La recherche et développement en matière de fret ferroviaire doit être fortement soutenue pour encourager les techniques les plus novatrices et une palette de services qui réponde à la demande des chargeurs : conteneurisation, plateformes de chargement / déchargement rapide, autoroutes ferroviaires, etc.

Le fret maritime est aussi une alternative au fret routier, notamment pour les échanges entre l'Espagne et l'Italie qui transitent par Vintimille. Nous souhaitons la mise en oeuvre d'une politique de transport maritime ambitieuse.

Pour réduire les impacts sur l'environnement et les populations, nous souhaitons l'adoption d'un objectif franco-italien de part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2025, qui soit au moins à hauteur de ce que la Suisse réussit déjà à obtenir : soit une part modale de 65% environ, compte tenu de la réduction des flux de marchandises et du développement des flux maritimes. Cet objectif pourrait être commun à l'ensemble des Alpes.

V- Des infrastructures ferroviaires et maritimes proportionnées aux besoins

Les écologistes sont pour un usage le plus parcimonieux possible des ressources naturelles et pour la préservation des espaces agricoles. Ils sont aussi pour un usage responsable des ressources financières publiques.

Dans cette optique, la rénovation et l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes est prioritaire. Les capacités supplémentaires doivent être d'abord recherchées sur ou le long des emprises existantes.

Nous admettons la création d'infrastructures nouvelles si et seulement si :

- ces infrastructures solutionnent une situation avérée de saturation des trafics ;
- il n'existe pas d'alternative pour répondre au besoin de capacité et/ou pour réduire les nuisances à la population et à l'environnement ;
- ces infrastructures sont le support d'une qualité de service supplémentaire, plus favorable au report modal.

1- Le besoin d'alternatives en transport en commun et modes doux pour les déplacements du quotidien dans les territoires alpins

Les trafics automobiles croissants et les dépassements de pics de pollution constatés dans de nombreux territoires alpins (vallée de l'Arve, de la Maurienne, agglomérations de Chambéry, Turin, Grenoble...) justifient un effort urgent et d'ampleur en faveur d'alternatives.

Pour les bassins de vie, le ferroviaire peut être le support d'une alternative crédible aux déplacements en véhicule individuel. Cela suppose d'améliorer significativement les services ferroviaires périurbains au départ des centres-villes alpins. Les infrastructures et l'exploitation des transports publics doivent être développées en ce sens. La coordination des réseaux (routier et ferroviaire) et l'interconnexion de tous les modes (transports collectifs, modes doux et actifs) sont une priorité.

2- Le besoin de liaisons « voyageurs » performantes entre les pôles urbains de l'arc alpin

Dans les Alpes, de nombreux axes ferroviaires restent largement équipés en voie unique ou mal raccordés (cisaillements), ce qui handicape considérablement la qualité de service (ponctualité, temps de parcours...) et nuit au report modal.

Les lignes les plus problématiques sont en particulier les suivantes : Lyon – Chambéry, Lyon – Grenoble, Turin – Suse et le sillon alpin Nord (Genève – Annemasse – La-Roche sur-Foron – Annecy – Aix-les-Bains – Chambéry – Montmélian – Grenoble).

Ces lignes doivent être doublées et/ou fortement améliorées afin de résoudre les dysfonctionnements actuels (retards systématiques) et développer l'offre.

Plus au sud, l'amélioration sur place de la ligne Marseille – Nice – Vintimille est impossible. Nous demandons que la nouvelle infrastructure projetée, un temps promue comme une ligne à grande vitesse, soit conçue comme une ligne mixte, donnant la priorité aux déplacements internes à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur tout en pouvant être empruntée par des trains de fret.

3- Le besoin d'une amélioration des tronçons français et italiens de l'itinéraire Lyon – Turin : une priorité pour engager dès maintenant une politique de report modal pour le fret transalpin

Pour atteindre les objectifs ambitieux que nous fixons en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, des polluants locaux et des nuisances, il nous semble prioritaire de mettre à niveau et de développer les infrastructures ferroviaires (réseaux et plateformes) entre Turin et les Alpes d'une part, Lyon et les Alpes d'autre part.

Une fois mises en place les politiques de réduction des volumes transportés, le transfert modal des marchandises de la route vers le rail nécessite pour être effectif de résoudre, y compris par des infrastructures nouvelles, les problématiques :

- de capacité des lignes, pour un usage mixte marchandises / voyageurs (trains régionaux ou interrégionaux à haut niveau de service, non à très grande vitesse) ;
- de contournement des nœuds ferroviaires urbains par les marchandises ;
- de protection des populations des villes et des vallées contre les risques et nuisances (pollutions, accidents, bruit...) ;
- de localisation des plateformes intermodales, en amont et en connexion avec les grands axes de fret ferroviaire ;
- d'exploitation des services fret (équippage unique, coordination transfrontalière...).

4- La question d'un nouveau tunnel transfrontalier

Pour répondre aux ambitions de report modal que nous avons fixées, pour arriver progressivement jusqu'à l'interdiction des poids lourds en transit dans les vallées de l'Arve, de la Maurienne et de Suse, et donc pour tendre à l'objectif de zéro poids lourds dans les tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus, nous pensons :

- que le tunnel actuel du Mont Cenis, après les travaux qui viennent d'y être effectués et la mise au gabarit GB1, est en capacité d'absorber le report modal pour de nombreuses années ;
- qu'il n'est pas nécessaire d'engager la construction d'une nouvelle infrastructure internationale entre la Maurienne et la vallée de Suse :
 - tant que les mesures fiscales et sociales favorisant le report modal ne sont pas effectives,
 - et tant que la progression constatée du trafic ne justifie pas cette réalisation ;
- qu'il convient de considérer le contexte général et la capacité des autres liaisons transalpines.

Nous souhaitons :

- que les financements européens soient redirigés en cohérence avec ces priorités ;
- que les Gouvernements français et italiens prennent en compte le fait que la discussion européenne n'est pas terminée, qu'il s'agisse du type d'infrastructures prioritaires ou de leur financement ;
- que la politique des traversées alpines dans son ensemble fasse l'objet d'un débat public de part et d'autre des Alpes, avec expertise contradictoire des différentes options possibles en matière d'infrastructure ;
- que cesse, en Italie, le déni de débat démocratique et la violence institutionnelle entourant la promotion du projet de tunnel international.