



**LEGAMBIENTE  
PIEMONTE VALLE D'AOSTA  
ONLUS**

## **PLATE-FORME POUR UNE MOBILITE SOUTENABLE DANS LE NORD OUEST**

### **REFLEXIONS ET PROPOSITIONS**

Dans notre pays les transports se révèlent une des plus évidentes expressions du conflit environnement/territoire/population. Ils reflètent un modèle de développement caractérisé par plusieurs phénomènes contradictoires parmi lesquels l'exploitation non soutenable des ressources naturelles, une exploitation élevée du territoire, le manque de participation démocratique aux décisions. Il ne faut pas oublier aussi une effective sous-exploitation de la force travail disponible sous l'aspect qualitatif ainsi que quantitatif.

La suspension des travaux de la TAV en vallée de Susse peut être une bonne occasion pour lancer une réflexion sur la politique des transports qui tienne effectivement en compte les besoins du pays, mais aussi les exigences des populations.

Un système des transports respectueux de l'environnement doit prendre en charge ses coûts réels et doit être organisé de façon efficace. Il faut tout d'abord une réflexion sérieuse sur les prévisions de trafic et il faut se demander ce qu'on veut transporter et jusqu'où. Dans le cas spécifique, le Turin-Lyon n'est pas une priorité à laquelle consacrer des ressources pour relancer la mobilité ferroviaire en Italie: aujourd'hui trois couples de TGV par jour utilisent ce trajet et le trafic de marchandises à travers les Alpes italo-françaises est en baisse depuis dix ans. Nous ne devons pas faire face à une explosion de la demande de transports qui puisse justifier une infrastructure ferroviaire à même de transporter 40 millions de tonnes/an contre les sept annuelles... Aucun scénario ne prévoit une telle croissance exponentielle du fret sur cet axe, alors que les augmentations plus sensibles regardent les passages vers le Nord et l'est de l'Europe (Gothard, Sempion, Brenner, Tarvisio). Pour la Turin-Lyon, la quantité de marchandises qui devrait justifier une telle œuvre est clairement surestimée par rapport aux quantités réelles d'aujourd'hui. Cela équivaudrait à soutenir que la tendance de la consommation va croître à l'infini au rythme des années 70-90, ce qui n'arrive plus dès aujourd'hui. De plus il faut tenir compte du fait que la plupart des transports dépend de la différence des coûts de main d'œuvre entre zones de production et zones de consommation, mais une ultérieure augmentation du coût du pétrole pourrait changer considérablement la donne.

Si d'une part il faut tenir compte de la pressante nécessité d'une politique qui sache trouver une réponse aux différents et spécifiques problèmes du trafic passagers et marchandises, on ne peut, par contre, continuer à accepter l'infrastructure tout-court comme condition indispensable du développement du pays. La réponse en termes d'infrastructures aux problèmes du transport ferroviaire n'est pas bonne car elle ne sert pas aux exigences différentes et articulées du trafic de passagers et de marchandises.

En Italie la modalité principale pour le transport passager et le fret est celle routière. Il y a besoin d'une politique des transports qui ait l'objectif de développer à moyen terme le transport ferroviaire, pour rééquilibrer et rendre plus soutenable le système.

Il faut développer un programme d'interventions ciblées pour développer la capacité des lignes existantes en intégrant leur structure en réseau, en agissant sur l'offre de services de transports efficaces et fiables, et sur l'infrastructure au niveau des nœuds (les vrais goulots du réseau, sans oublier bien sûr la manutention et la modernisation de l'existant). Mais il y a aussi besoin d'un changement de la politique industrielle dans le secteur des transports, qui doit –pour commencer- cesser d'arroser de subventions les petites entreprises de transport. Il faut partir des réelles exigences du système: les nœuds urbains, les connexions avec les ports, la définition d'une stratégie pour le fret ferroviaire.

## OBJECTIFS- PROPOSITIONS LEGAMBIENTE

1. diminuer les déplacements inutiles, en optimisant les transports.
2. Déplacer sur le réseau ferré une partie du transport de marchandises.
3. Développer le réseau ferré et les routes maritimes.
4. Trouver une solution au nœud de Turin.

1. Diminuer les déplacements inutiles, optimiser les transports avec des règles, des aides, et la fiscalité: des petits patrons à la logistique industrielle.

Le moindre coût du transport routier met hors de marché le réseau ferroviaire et nuit à l'économie interne et à l'autonomie productive régionale. Le principe de la "vérité des coûts" dans le secteur des transports, prévu par la Convention des Alpes et par le Livre Blanc de l'Union Européenne sur les transports, requiert une prise en compte adéquate des coûts externes des transports, aujourd'hui très marginalement considérés par les taxes sur le carburant, les taxes de circulation, et par les péages autoroutiers qui ne couvrent que les coûts directs, c'est à dire la construction et la manutention des infrastructures de transport, et non les coûts indirects: dommages à la santé et à l'environnement causés par la pollution acoustique et atmosphérique; coût dus aux accidents, aux bouchons, à la compromission des terrains agricoles et à l'impacte sur le paysage.

Une meilleure prise en compte des coûts doit commencer par une progressive suppression des aides fiscales dont bénéficient de manière indifférenciée les entreprises de transport. Dans un scénario de compétitivité croissante entre les entreprises de ce secteur, il est inutile d'investir des ressources publiques pour garder en vie un système extrêmement fragmenté: il faut plutôt favoriser, même avec des aides, l'agrégation d'entreprises en groupes logistiques, les seuls capables d'accéder de façon avantageuse aux services ferroviaires, ou, du moins, les seuls capables d'optimiser le transport en limitant le nombre de transports à vide.

Il faut passer de l'actuel système de péages autoroutiers à une taxation sur le modèle Suisse, fondée sur le nombre de Km parcourus et sur la qualité environnementale des véhicules, en destinant les entrées au financement des investissements pour relancer le réseau ferroviaire.

2. Déplacer sur le réseau ferré une partie du trafic passager/marchandises

Si l'objectif partagé est celui de réduire le transport routier, il faut éviter de construire de nouvelles routes, en commençant par l'abandon définitif des projets de doublement des Tunnels du Mont Blanc et du Fréjus et de nouvelles autoroutes comme la Cuneo-Nizza et la Ceva-Albenga.

Pour déplacer une partie considérable du trafic il faut un investissement fort pour augmenter la qualité de l'offre et des services en renouvelant le parc des trains passagers à longue distance, en insérant de

nouveaux trains régionaux et métropolitains, en renouvelant le parc destiné au fret pour le rendre plus sûr et efficace. Pour les marchandises la ponctualité dans les livraisons est plus importante que la vitesse, et il y a besoin de concurrence et d'efficacité dans la gestion du réseau ainsi que de l'offre de lignes libres et compétitives. Il faut intervenir pour moderniser les gares d'échange et les aires de stockage des marchandises. C'est une erreur d'investir dans le ferroutage, car c'est une modalité coûteuse, inefficace, inefficace pour réduire le trafic routier, et discutable en termes de bilan environnemental; Charger des camions entiers avec leurs conducteurs sur des trains spéciaux pour franchir les Alpes signifie limiter la capacité ferroviaire par rapport au tonnage (l'encombrement d'un camion sur un wagon est double par rapport à un container) sans pour cela limiter le nombre de véhicules circulants sur les routes européennes. Il faut, au contraire, faire le choix du *transport combiné* qui intègre le transport ferroviaire (pour les longs trajets) et celui routier (pour les trajets limités, y compris ceux urbains) et qui requiert des infrastructures spécifiques (aires d'échange) et l'agrandissement des nœuds ferroviaires. Le Piémont et la Vallée d'Aoste disposent de telles infrastructures qui sont sous utilisées. En outre il faut renouveler le parc circulant car la plupart des 50.000 wagons marchandises du réseau a un âge moyen de 30-40 ans.

Si le transport passager doit continuer à avoir un rôle, les lignes doivent entrer dans les centres urbains, et les tracés historiques doivent être maintenus. On peut faire beaucoup pour améliorer l'efficacité de ces lignes, en termes de fréquence, signalisation, contrôle, intégration avec les réseaux de transport urbain. On peut aussi améliorer la compatibilité des trains avec l'environnement si on renonce à la grande vitesse qui est insignifiante pour la plupart des voyageurs.

Les lignes destinées au fret, par contre, doivent éviter les centres habités en prédisposant des lignes spécifiques.

### 3. Développer le réseau ferré et les routes maritimes

Le transport ferroviaire est adapté au transport de marchandises lourdes à grande distance. Il peut être compétitif face au transport routier si les bassins de récolte et de distribution ont un rayon bien plus petit que la distance entre les deux extrémités du parcours. C'est donc sur le fret de transit qu'il faut se concentrer pour réaliser une reconversion. Mais il faut préciser qu'il est totalement insensé d'obtenir un rééquilibrage partiel –entre transport routier et fret ferroviaire- en capturant du trafic qui autrement ne passerait pas à travers notre pays, plutôt que de transférer sur train celui existant. Pourtant c'est le sens de la concurrence que le couloir Lyon-Turin-Kyev devrait faire à celui passant par Paris et Strasbourg, au delà de l'inconsistance économique de l'ouvrage. L'attention devrait être focalisée sur les directrices qui portent des ports italiens au centre de l'Europe- de Gênes ou La Spezia au Gothard, et de Ravenne au Brenner- mais sans renoncer à une politique de gestion des flux de trafic laissant que ce soit la seule logique du marché à guider les opérateurs dans le choix des quais d'accostage sans aucune logique territoriale. Entre autre avec ce choix on se connecterait avec des projets similaires qui intéressent la Suisse et l'Autriche. Nous considérons qu'il est plus intéressant de développer des liaisons, qui en partie existent déjà le long de la directrice Nord-Sud à partir des ports de la Ligurie et de la Vénétie à travers les tunnels du Simplon, du Lötschberg, du Gothard et par le franchissement du Brenner et de Tarvisio, en favorisant de la sorte l'intermodalité terrestre et la portualité. Une partie considérable du fret nord-sud peut être déplacée sur les autoroutes maritimes sur la mer tyrrhénienne et Adriatique.

En ce qui concerne la Turin-Lyon, c'est une ligne sous exploitée, si on exclut la partie métropolitaine Avigliana-Turin, où circulent 141 trains par jour grâce au trafic régional de passager et au fret international. En considérant que sur des lignes analogues d'autres administrations ferroviaires européennes peuvent –en toute sécurité- insérer beaucoup de créneaux supplémentaires, la ligne actuelle a d'amples marges d'amélioration. Une bonne partie sera évidente à la conclusion des travaux de remise au gabarit du tunnel du Fréjus. La ligne a de grande potentialité non utilisées, qu'on pourrait

encore augmenter avec des investissements moindres et de nouvelles motrices à même de franchir les dénivelés plus sévères (circonscrits, par ailleurs, à quelques segments).

#### 4. Trouver une solution au nœud de Turin.

Aujourd'hui la vraie priorité sur laquelle il faut concentrer les investissements est le nœud de Turin. La réalisation d'une ceinture ferroviaire pour le fret est indispensable pour obtenir une augmentation significative de la capacité de transport de marchandises et fournir une impulsion décisive à une efficace mobilité métropolitaine des passagers et des marchandises.

Il faudrait intégrer le système ferroviaire avec celui urbain, raccorder le caractère radial du premier avec les anneaux métropolitains, améliorer le service, le rendre attrayant et confortable, proposer des formules tarifaires qui en favorisent l'utilisation de la part des habitants lors de leurs déplacements quotidiens.

La solution du nœud de Turin et non le Turin-Lyon, représente l'infrastructure fondamentale pour éviter que le Piémont et Turin finissent par être marginalisés en Italie et en Europe.