



HAL
open science

Pour une politique globale des transports en France : l'exemple du trafic de marchandises à travers les Alpes

Bernard Scheou

► **To cite this version:**

Bernard Scheou. Pour une politique globale des transports en France : l'exemple du trafic de marchandises à travers les Alpes. 1997, pp.18-19. hal-03438119

HAL Id: hal-03438119

<https://hal.science/hal-03438119>

Submitted on 21 Nov 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Bernard Schéou Le Monde Diplomatique

Pour une politique globale des transports en France : l'exemple du trafic de marchandises à travers les Alpes*

Les Alpes forment un obstacle naturel que les poids-lourds ne peuvent franchir qu'en quelques points de passages en lesquels se concentre l'essentiel du trafic, provoquant de nombreuses nuisances tant auprès des riverains que sur l'environnement. Les trois pays concernés par ce trafic, la France, la Suisse et l'Autriche réagissent de manière différente à ce problème.

Les Suisses votent pour la protection des Alpes

Tandis que la France et les autres pays européens autorisaient des véhicules de poids croissant (jusqu'à 40 voire 44 tonnes), la Suisse maintenait contre-courant la limite de 28 tonnes pour les poids-lourds. Ce choix vise à protéger les Alpes des nuisances qu'entraîne le trafic croissant de marchandises. En 1990, la Suisse et la Communauté Européenne passent un accord de transit, selon lequel la Suisse s'engage à développer des infrastructures ferroviaires pour favoriser le transport combiné. Elle met en place un système appelé « route roulante » (cf. encadré).

En 1992, les Suisses approuvent par référendum le projet de création de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes. En 1994, ils votent par référendum l'initiative « pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit » qui établit deux objectifs. D'abord, l'ensemble du trafic de transit doit être transféré de la route sur le rail avant l'année 2005. Ensuite, la capacité des quatre axes routiers de transit ne doit pas être augmentée. La Suisse envisage d'effectuer le transfert sur rail notamment en programmant une redevance poids-lourds tenant compte aussi des coûts externes (nuisances sonores, pollution,...) du trafic routier.

De son côté, l'Autriche a signé un traité avec l'Union Européenne en 1992 en vue de réduire les émissions nocives d'oxyde nitrique de 60 % entre 1992 et 2003 à travers la mise en place d'un système d'éco-points répartis par pays membres, réglementant le trafic de transit et favorisant le passage des camions les moins polluants. L'Autriche où existent trois « routes roulantes » envisage également des investissements lourds pour développer le mode ferroviaire.

Les instances européennes pour le transport combiné

* Article publié dans le Monde Diplomatique de décembre 97 sous le titre « les exemples de la Suisse et de l'Autriche » (version envoyée au journal).

A ce sujet, la Conférence Européenne des Ministres de Transport a adopté une résolution en 1994 recommandant entre autres :

- la prise en compte de la totalité des coûts de transport
- la ratification de la Convention de l'organisation des Nations Unies sur le transport combiné (accord AGTC ouvert à la signature des pays européens depuis 1991 qui donne un cadre juridique international au transport combiné),
- la promotion du transport combiné par des mesures incitatives (détaxation, libéralisation des parcours terminaux,...)

Pour sa part, le Parlement Européen invitait en mars 1996 « la commission à promouvoir l'acheminement des marchandises par voie ferrée et à développer un réseau transalpin efficace de transport inter-modal rail-route. » et préconisait « la mise en place, dans l'espace alpin, d'une politique des transports uniforme et durable prévoyant l'internalisation des coûts »

Un mois plus tard, le Conseil de l'Europe apportait son soutien aux mesures de limitation « des dommages que le transport cause à l'environnement et à la qualité de la vie, notamment dans les Alpes »

En France, des mesures contradictoires

Au printemps 1996, la France approuve la Convention Alpine, un engagement pour une politique globale de préservation et de protection des Alpes qui prévoit de « réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport interalpin et transalpin, de telle sorte qu'il soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises »

Il existe donc une volonté politique française affichée de développer et de favoriser le transport combiné. Mais les mesures prises restent timides. Il s'agit d'aides financières à l'investissement (240 millions sur la période 1992-1994 et 350 millions pour la période 1994-1998), à l'exploitation et d'incitations fiscales ou réglementaires.

Ces subventions sont à comparer aux 37 milliards prévus par l'Etat pour les routes et autoroutes en 1995. En ce qui concerne les investissements routiers, des décrets d'utilité publique sont parfois signés à l'encontre des rapports des commissions d'enquêtes ou d'études (exemple de l'autoroute A 400 entre Annemasse et Thonon dont le décret a été signé par le premier ministre en 95, la veille de son départ malgré un avis défavorable à l'unanimité de la commission d'enquête). La plupart des décisions sont favorables au transport routier de personnes et de marchandises car ce ne sont pas les mécanismes du marché qui déterminent le mode de transport. Comme, « la France n'a pas de politique globale des transports

explicite »⁽¹⁾), aucun processus global de confrontation et d'analyse des alternatives n'est utilisé et les décisions se prennent plutôt en fonction du contexte réglementaire et tarifaire quand ce n'est pas sous l'influence des groupes de pression technocratiques et financiers du lobby routier.

Une politique des transports en France?

Toutes les études de trafic prévoient la saturation prochaine des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Quelles solutions s'offrent aux hommes politiques? Poursuivre comme dans le passé conduirait à investir à la fois dans la route (de nouveaux tunnels à Fréjus et/ou plus au sud dans le Mercantour sont prévus) et dans le fer (le projet Lyon-Turin comporte une partie fret). Il vaudrait mieux tenter de supprimer le déséquilibre réglementaire favorable à la route (le mode routier est 5 fois plus subventionné par la société lorsque l'on tient compte de tous les coûts) en taxant le mode routier à concurrence de ce qu'il coûte ainsi qu'en forçant les entreprises de transport à respecter la réglementation en ce qui concerne le temps de travail. Une dernière solution encore plus efficace serait d'imiter nos voisins suisses et d'interdire progressivement le transit routier par poids-lourds. Une politique des transports cohérente et rationnelle est-elle possible en France?

rentable pour les longs trajets quand les coûts terminaux du transfert de mode qui nécessite l'utilisation de dispositifs techniques spéciaux sont compensés par le gain de temps sur le trajet.

- **Le transport combiné accompagné :**
 - la « route roulante » suisse consiste à charger les camions en entier sur des wagons à plancher bas. Les chauffeurs voyagent dans une voiture couchette. Pour qu'il soit possible de charger des camions d'une certaine hauteur sauf les maxi-codes, les roues sont de petit diamètre (il faut les changer deux fois par mois). De plus, la vitesse des trains est limitée du fait des échauffements que provoquent les vitesses de rotation élevées.
 - l'« autoroute ferroviaire » conjugue les avantages respectifs de la route et du rail. Le concept est identique à celui de la route roulante suisse, les inconvénients en moins. Il s'agit d'une alternative à la route permettant le porte à porte propre au camion, les avantages des économies d'énergie et la suppression des nuisances de la route sur la partie ferroviaire du trajet.
 - Le transport bimode désigne la transformation de caisses de camion en wagon de chemin de fer par l'adjonction de « boggies ». Bien que ce système ne satisfasse pas aux normes de résistance des wagons de l'Union Internationale des Chemins de Fer, des expériences ont lieu actuellement (entre Hendaye et Valladolid, par exemple).

ⁱ Dron, D. et Cohen de Lara M., « Pour une politique soutenable des transports », Ministère de l'Environnement, Cellule de Prospective et de Stratégie, Paris, 1995.

Les alternatives ferroviaires à la route

- Les trains de marchandises conventionnels,
- Le transport combiné non accompagné concerne généralement des conteneurs, des caisses mobiles ou des semi-remorques. Ce transport est surtout