

LE CONGRÈS DES POUVOIRS LOCAUX ET RÉGIONAUX

Résolution 177 (2004)¹ sur les problèmes du trafic de transit transnational

Le Congrès,

1. Ayant examiné le rapport sur les problèmes du trafic de transit à travers les Alpes présenté par Luigi Pedrazzini (Suisse, R) au nom de la Commission du développement durable;

2. Remerciant les experts, Ludwig Schmutzhard (Tyrol, Autriche) et Davide Caccia (Tessin, Suisse) pour leur aimable et précieuse assistance dans la préparation du rapport;

3. Rappelant que, lors de sa 9^e session plénière, le Congrès a adopté la Résolution 137 (2002) sur les politiques de transport intégrées, qui demandait à la Commission du développement durable de suivre les travaux dans le domaine des politiques de transport intégrées en examinant les problèmes causés par le trafic de transit;

4. Rappelant les textes adoptés auparavant par le Congrès sur les questions de transports, dont la Résolution 220 (1991) sur les transports régionaux et la déclaration finale de la Conférence «Développement durable de la montagne, politique européenne des transits et défi de la mondialisation» (Cavalese, Italie, 17 juin 2003), qui souligne que le trafic de transit ne devrait pas constituer une surcharge écologique inacceptable pour les régions concernées;

5. Considérant:

a. qu'il est d'une importance fondamentale pour les sociétés et économies modernes de disposer d'infrastructures de transport performantes, et que, depuis des années, les craintes grandissantes et justifiées suscitées par la congestion croissante du trafic et ses incidences sur l'environnement ne reçoivent pas l'attention qu'elles méritent;

b. que le cadre général établi par les politiques des transports induit une croissance inégale des différents modes de transport. La part du rail dans le transport de marchandises terrestre (route et rail) est passée de 40 % à 15 % durant ces trente dernières années;

c. que les tendances que l'on peut observer actuellement dans le trafic nord-sud se maintiendront dans les années à venir: le transport de marchandises augmente environ deux fois plus vite que le transport de voyageurs, et le transport interrégional augmente plus vite que le transport local. Le taux de croissance du transport de marchandises transalpin, supérieur à la moyenne, s'explique aussi par

la part importante du trafic interrégional dans le trafic transalpin;

d. que le trafic en général et le trafic des poids lourds en particulier sont les grands responsables de la pollution atmosphérique et sonore. La morphologie des vallées alpines et le phénomène de l'inversion thermique sont des facteurs qui accroissent la stagnation des substances polluantes et la durée de leur effet nocif sur les populations locales et l'environnement;

6. Préoccupé du fait que:

a. sur le continent européen, si l'on excepte le transit alpin, le chemin de fer a perdu des parts par rapport au transport routier. Les causes en sont connues depuis longtemps et on peut les résumer ainsi: absence de normalisation au niveau européen, absence de politique de développement coordonnée et prix non concurrentiels par rapport au transport routier;

b. l'augmentation massive du trafic des poids lourds se heurte aux limites physiques de l'infrastructure routière. Ces limites sont particulièrement évidentes dans les vallées alpines et augmentent le risque potentiel d'accidents graves;

c. les mesures technologiques ne permettront pas, à elles seules, de respecter les objectifs environnementaux et les limites de pollution dans les vallées longeant les principaux axes routiers transalpins. Les améliorations apportées aux véhicules sont en effet compensées par l'augmentation du trafic;

d. la pollution et les accidents, hormis leurs conséquences directes sur la santé physique et psychologique des personnes touchées, entraînent des coûts extrêmement élevés qui pèsent surtout sur la collectivité;

7. Convaincu:

a. que le trafic de transit à travers les Alpes ne doit pas être considéré comme le problème des régions touchées par le corridor de passage, mais comme un élément de la politique européenne: pour toute l'Europe, il est indispensable de traverser les Alpes et le problème nécessite donc une réponse coordonnée à l'échelle d'une grande partie du continent;

b. que la gestion du trafic de transit à travers les Alpes ne doit pas être source de conflit entre les différentes régions concernées. Bien au contraire, celles-ci doivent proposer une gestion du trafic dans sa totalité, par la route et par le rail;

c. que, pour garantir la viabilité du système dans son ensemble (écologie, santé, compétitivité économique, desserte interrégionale), il est indispensable de tenir compte des impératifs locaux. Lors de la mise en balance des intérêts en jeu, la protection de la santé doit l'emporter sur la liberté de choisir un mode de transport;

d. que le transfert d'une partie du trafic de marchandises au rail (surtout à longue distance) reste l'unique solution réalisable, non seulement pour lutter contre les situations

graves de pollution environnementale et phonique dans les vallées alpines (et ailleurs), mais aussi pour garantir une meilleure viabilité sur les principaux axes routiers européens. L'objectif est d'arriver à une division modale du trafic des marchandises qui débouche sur une utilisation optimale des infrastructures, ferroviaires et routières. Cela suppose que le chemin de fer regagne du terrain;

e. que, en ce qui concerne les vallées parcourues par les principaux axes de transit alpin, les améliorations techniques apportées aux véhicules ne suffiront pas à elles seules à atteindre les objectifs de protection de l'environnement ni à maintenir la pollution atmosphérique à des niveaux tolérables. Des stratégies complémentaires visant à atténuer la croissance du trafic sont nécessaires. Il faudra notamment restreindre la circulation des poids lourds dans les régions sensibles;

8. Appelle les pouvoirs locaux et régionaux:

a. à améliorer, dans la région, les conditions nécessaires au renforcement du rail dans le transport de marchandises, en

étudiant la possibilité d'une desserte ferroviaire lors de la création de zones artisanales ou industrielles;

b. à établir et à diffuser des programmes en faveur des interconnexions ferroviaires;

c. à sensibiliser la population en vue d'accroître la consommation de produits régionaux;

d. à procéder à des contrôles réguliers et efficaces du respect des réglementations sociales et techniques dans le domaine de la circulation routière. Le respect des temps réglementaires de conduite et de repos dans les transports routiers revêt également une grande importance pour l'amélioration de la sécurité routière. Un respect rigoureux des normes enlève au trafic routier la flexibilité négative (surtout en ce qui concerne le temps de conduite et de repos) qui contribue à rendre ce moyen de transport plus intéressant par rapport au chemin de fer.

1. Discussion par le Congrès et adoption le 27 mai 2004, 3^e séance (voir document CG (11) 6, projet de résolution présenté par M. L. Pedrazzini (Suisse, R, NI), rapporteur).