

Annexe 3

Promotion du report modal pour les passages franco-italiens

Principes

Les Parties confirment leur engagement à mener conjointement une politique visant à favoriser le report modal du transport de la route vers le fer dans les Alpes, de manière à préserver l'environnement de cette région, conformément aux objectifs de la Convention Alpine.

Elles adopteront par ailleurs une position concertée et commune vis à vis de leurs partenaires de l'Arc alpin pour renforcer l'attractivité du franchissement des Alpes par l'itinéraire ferroviaire Lyon – Turin. La hausse des péages routiers et la mise en œuvre de mesures réglementaires pourront notamment contribuer à renforcer cette attractivité.

A. Propositions pour le court et moyen terme

Dans une première phase, les Parties veilleront à la meilleure utilisation du réseau ferroviaire existant et notamment de la ligne du Fréjus, dont le gabarit a été récemment élargi, ce qui permet d'offrir une capacité supplémentaire pour le service d'autoroute ferroviaire alpine.

A l'issue de la procédure de consultation en cours, l'objectif est de disposer d'un nouveau service, opérationnel en 2012, et d'augmenter progressivement le nombre de navettes aller-retour à partir des terminaux existants puis, en 2014, d'un nouveau terminal en région lyonnaise.

Le report modal de la route vers le rail devra notamment concerner la circulation des marchandises dangereuses.

A.1. Evolution tarifaire aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus, liée au financement de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus

Dans le cadre du financement des travaux de la galerie de sécurité du tunnel du Fréjus, la déclaration conjointe du 24 février 2009 des ministres français et italien en charge des transports prévoit l'augmentation de 3,5% des péages pendant 5 années successives, à compter du 1er janvier 2010, en plus de la moyenne des taux d'inflation des deux Etats. Les recettes excédentaires pourront être attribuées aux projets favorisant l'intermodalité, dans le respect des obligations communautaires et constitutionnelles de chaque Partie.

A.2. Régulation de la circulation des marchandises par voie routière

Les Parties conviennent de promouvoir un programme de mesures concrètes de régulation tenant compte notamment des caractéristiques techniques des tunnels, des exigences de sécurité et des performances environnementales des véhicules (normes Euro) ainsi que des conséquences sur l'équilibre des concessions des sociétés d'autoroutes et de tunnels.

Elles entendent notamment mettre en place des mesures de régulation du trafic routier de marchandises par phases successives adaptées aux capacités rendues progressivement disponibles dans les modes de transport alternatifs, notamment ferroviaires.

Par ailleurs, les marchandises dangereuses doivent circuler à travers les Alpes dans des conditions de sécurité qui conduisent à privilégier les modes alternatifs à la route.

Dans l'année suivant la date de signature du présent Accord et après avis des sociétés concessionnaires et des transporteurs, les commissions intergouvernementales franco-italiennes respectivement compétentes pour le contrôle du tunnel routier du Mont Blanc et celui du tunnel routier du Fréjus, seront invitées à orienter le trafic des poids lourds vers les classes Euro les moins polluantes, en modulant les péages en fonction de ces classes dans le respect du droit en vigueur dans les deux Etats, en particulier s'agissant du régime des concessions routières. Les transports de marchandises dangereuses feront également l'objet de modulations tarifaires adaptées.

En tenant compte de la disponibilité des services de transport ferroviaire alternatif, notamment de ferroutage, des restrictions, voire, si les conditions le permettent, des interdictions du trafic de certains poids lourds pourront également être envisagées aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus. Elles pourront concerner :

- les poids lourds de classe Euro 1 voire Euro 2 ;
- les transports de marchandises dangereuses.

Des restrictions d'accès pourraient également concerner certaines périodes nocturnes ou certains week-ends particulièrement chargés.

Des mesures de nature à empêcher un report du trafic des poids lourds depuis les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus vers le passage de Vintimille seront définies simultanément en tenant compte des capacités offertes par les modes alternatifs ferroviaire et maritime. Les meilleures conditions de régulation seront recherchées avec les chargeurs, les transporteurs et les sociétés concessionnaires.

Les modalités d'application de l'ensemble de ces mesures tiendront compte de leur impact sur l'équilibre financier des concessions concernées, ainsi que sur l'environnement économique des transporteurs routiers en France et en Italie.

A.3. Application de la directive Eurovignette

Dans un but d'incitation au report modal - en particulier compte tenu de l'alternative permise, pour les courtes et moyennes distances, par le futur service de ferroutage franco-italien - les Parties étudieront ou demanderont aux CIG compétentes d'étudier, compte-tenu des conditions économiques et après analyse des effets des mesures déjà prises, la mise en oeuvre progressive des dispositions tarifaires - prévues par la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de

certaines infrastructures, dite "Eurovignette" - aux itinéraires routiers de franchissement des Alpes, par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus ou par l'axe de Vintimille.

En application de la directive précitée, les recettes correspondantes seront, en tout ou partie, affectées au financement de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Les modalités d'application de ces mesures tiendront compte de leur impact sur l'équilibre financier des concessions concernées, ainsi que sur l'environnement économique des transporteurs routiers en France et en Italie.

A.4. Coordination sur la ligne historique

Les Parties soutiennent la proposition de créer un service unifié de gestion de locomotives de pousse sur la partie dont la pente est la plus forte sur l'itinéraire Saint-Jean-de-Maurienne / Orbassano, coordonné avec les gestionnaires de l'infrastructure et tenant compte des contraintes techniques, infrastructurelles, logistiques et réglementaires, dans le cadre communautaire de la libéralisation du secteur ferroviaire.

Un des facteurs clefs d'une amélioration du service sur la ligne existante est la mise en place d'une gouvernance adaptée et d'un programme de travail dont la CIG veillera à la mise en oeuvre.

Des objectifs de performance issus de ces travaux seront inscrits dans les documents de référence des gestionnaires nationaux, qui rechercheront, notamment dans le cadre du réseau de coopération européen Rail Net Europe, le renforcement de leur coopération transfrontalière en matière d'offre de capacité et d'offre de circulation sur l'itinéraire Chambéry-Turin, et la réduction de l'effet frontière à la gare internationale de Modane pour l'ensemble des actes qui y contribuent.

A.5. Autoroutes de la mer

Pour accroître les possibilités d'une baisse du trafic des poids lourds au passage de Vintimille, largement induit par les échanges économiques concernant la péninsule ibérique, les Parties conviennent de rechercher avec l'Espagne les conditions d'un développement de liaisons maritimes de contournement des Alpes, pouvant être développées d'ici 2015 pour offrir des alternatives crédibles au passage des poids lourds par Vintimille.

B. Propositions pour le long terme.

Coopération de l'ensemble des pays de l'arc alpin

Les Parties décident de renforcer leur action dans le groupe de suivi de la Déclaration de Zurich du 30 novembre 2001, pour une vision concertée de l'évolution nécessaire des conditions de satisfaction des échanges économiques à travers les Alpes, conforme aux orientations de la Convention alpine.

Elles rechercheront auprès des autres pays alpins et de la Commission européenne un accord sur des principes et un calendrier progressif de mise en place de mécanismes coordonnés de régulation et de réduction des flux routiers transalpins à l'horizon 2025, compte-tenu de l'augmentation de la capacité ferroviaire.

Elles s'accordent notamment pour rechercher ensemble, auprès de leurs partenaires alpins et de la Commission européenne, les conditions de la mise en place progressive et adaptée aux capacités des modes alternatifs de transport, d'un contingentement des flux routiers transalpins permettant, après la mise en service de la liaison nouvelle et malgré la croissance attendue des échanges, de modérer les trafics aux passages routiers franco-italiens dans le but de favoriser l'usage du mode ferroviaire, plus respectueux de l'environnement.

Les Parties engageront par ailleurs une discussion avec les autres pays alpins et la Commission européenne, en vue d'éviter que les niveaux de tarification ferroviaire retenus dans chaque Etat ne génèrent une concurrence entre itinéraires collectivement néfaste à chacun des grands projets alternatifs transalpins.