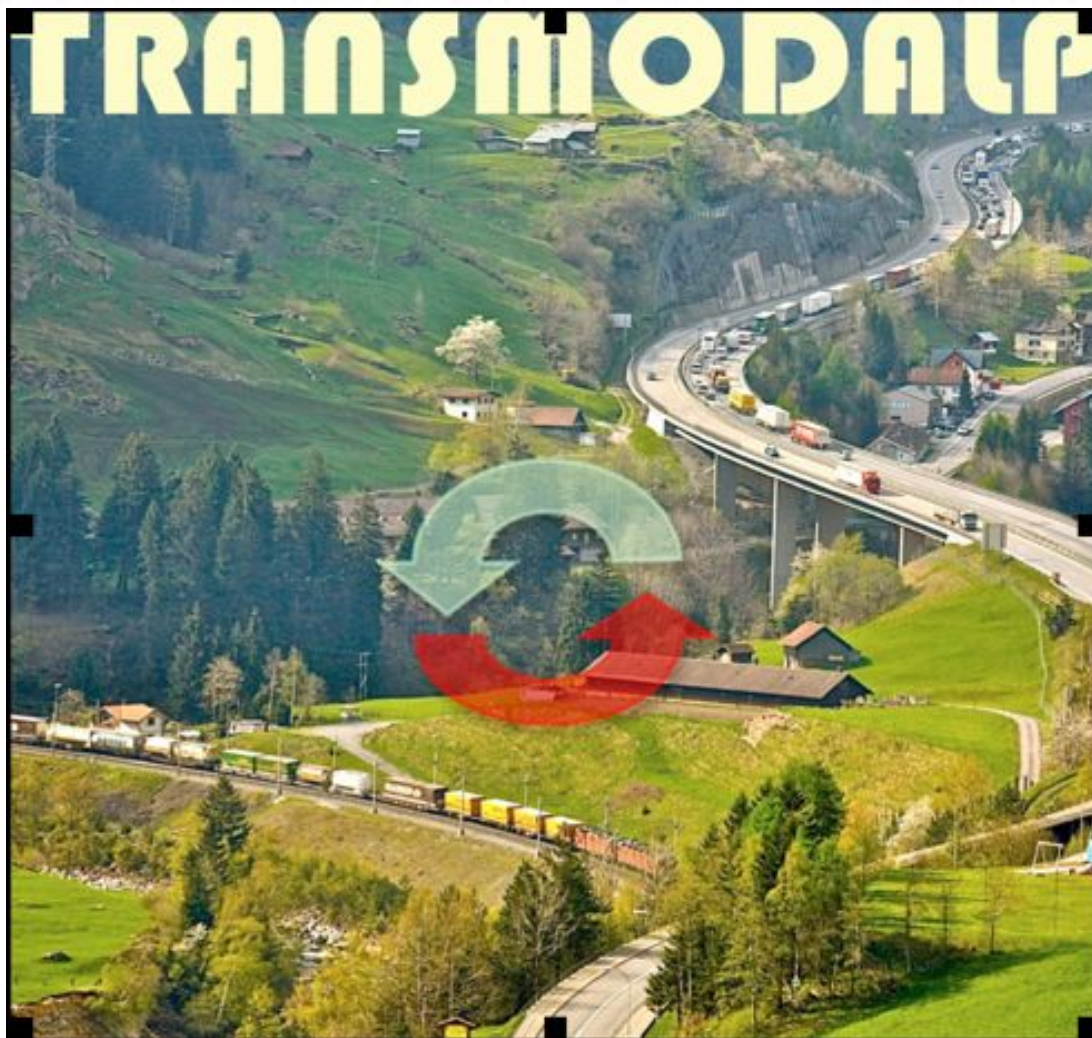


De la route au rail

Des idées pour sortir du tunnel



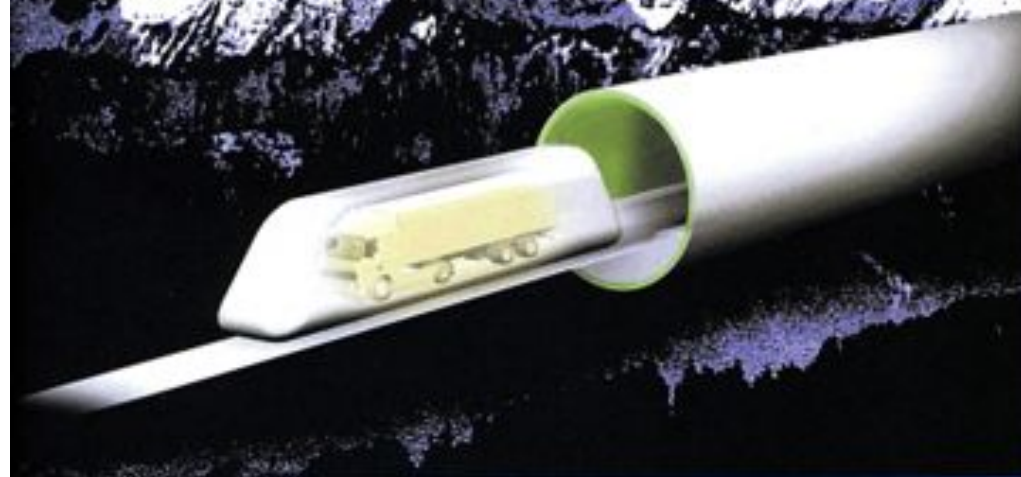
CIPRA
VIVRE DANS
LES ALPES

Pierre Moreau
Vice-Président (Transports)

N° 94 / NOVEMBRE 2010 / VERSION FRANÇAISE ISSN 1016-9054

Alpenscène

La revue de la CIPRA



Mégaprojets : la bourse ou la vie ?

À quoi servent les grands projets dans les Alpes



CIPRA
www.cipra.org

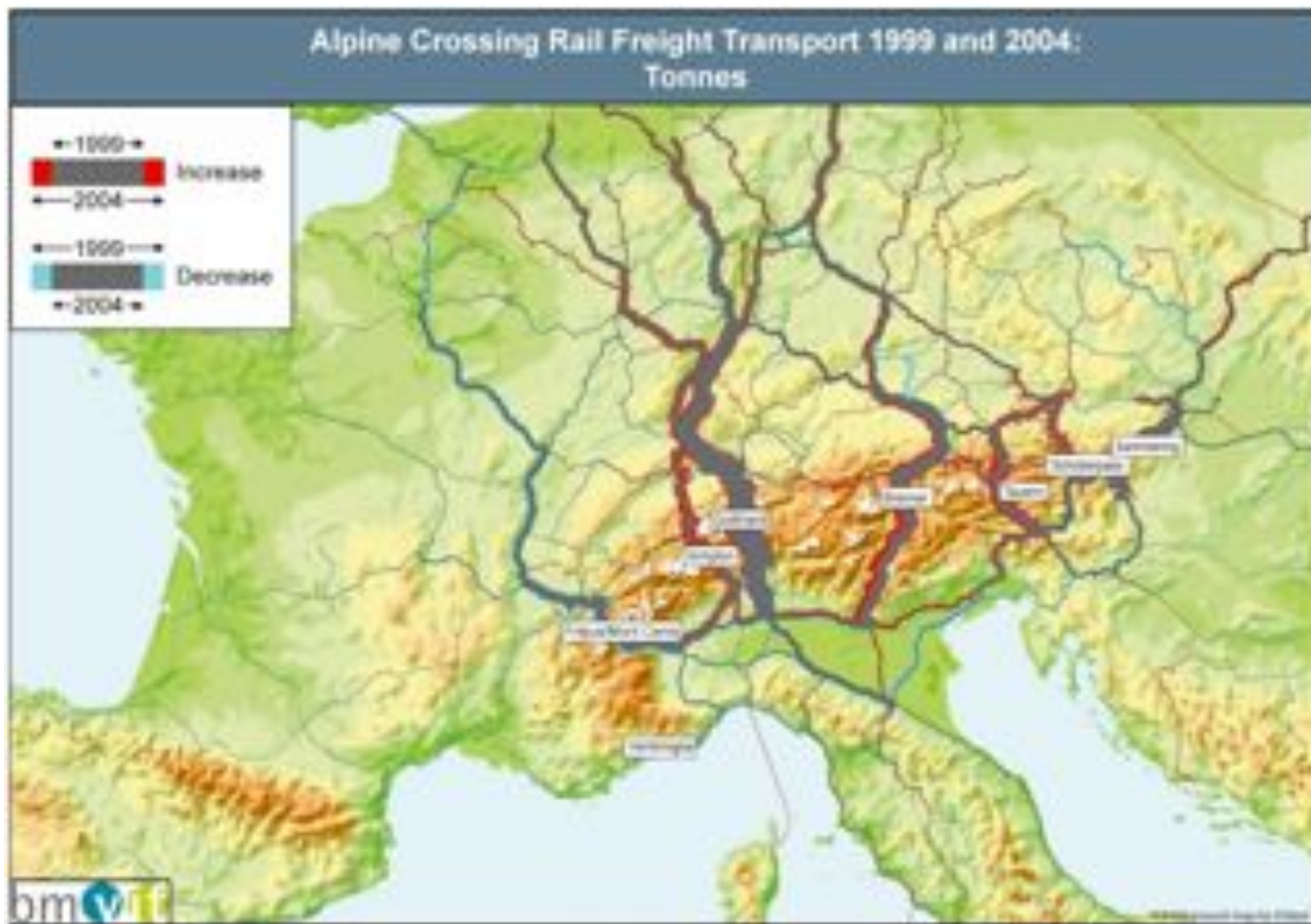
Contexte

Objectifs de la politique de l'Union Européenne de l'environnement à l'horizon 2050

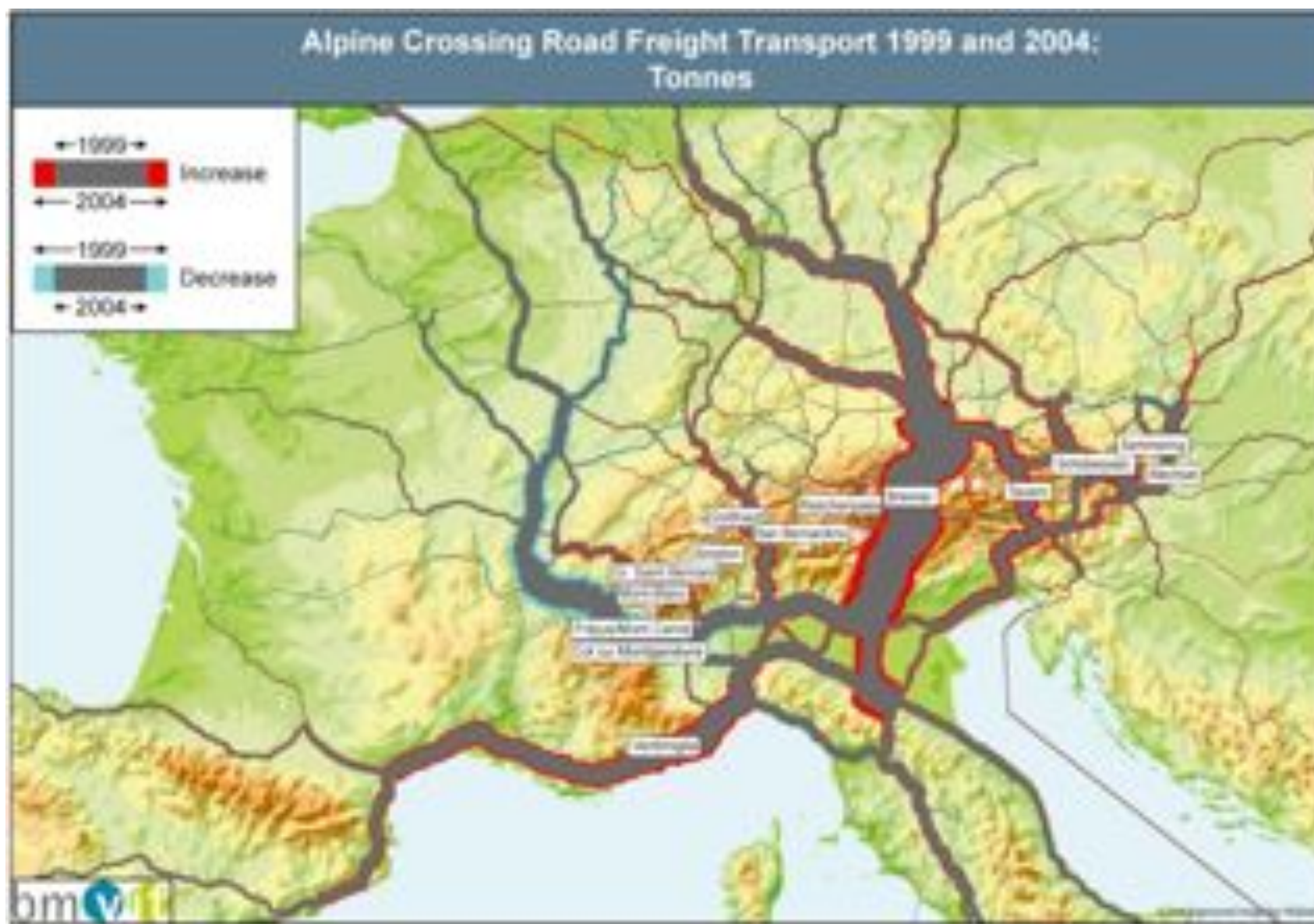
- réduire les émissions de gaz à effet de serre, afin que le changement climatique reste inférieur à 2 °C.
- d'ici à 2050, réduire ses émissions au sein de l'Union Européenne de 80 à 95 % par rapport aux niveaux de 1990.
- réduire les émissions de gaz à effet de serre **d'au moins 60 % par rapport à 1990 dans le secteur des transports**, qui est à l'origine d'une part importante et croissante de ces émissions.

Pourtant, le transfert modal du fret en faveur du rail régresse partout dans l'Union Européenne, alors que cet enjeu représente un défi majeur pour la réussite de la politique européenne de l'environnement à l'horizon 2050 .

Diapositive ; Evolution du trafic des marchandises dans les traversées alpines (rail)



Diapositive ; Evolution du trafic des marchandises dans les traversées alpines (route)



Définir une politique de transfert modal (1)

A. Gouvernance et volonté politique:

Le massif alpin pourrait être, pour l'Union Européenne, un démonstrateur de la faisabilité et de l'efficacité d'une politique de transfert modal. Mais La concurrence territoriale entre les régions alpines est aggravée par la compétition pour réaliser leurs « grands projets d'infrastructure ».

B. Renforcement de l'offre de fret ferroviaire

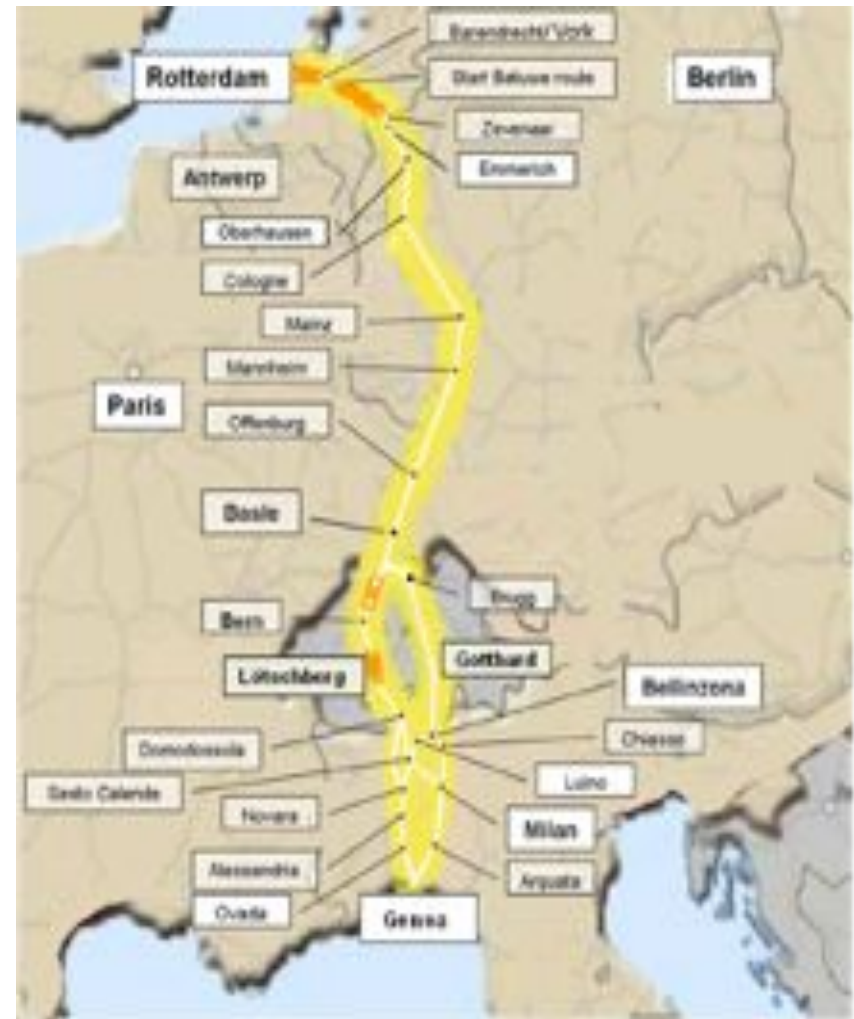
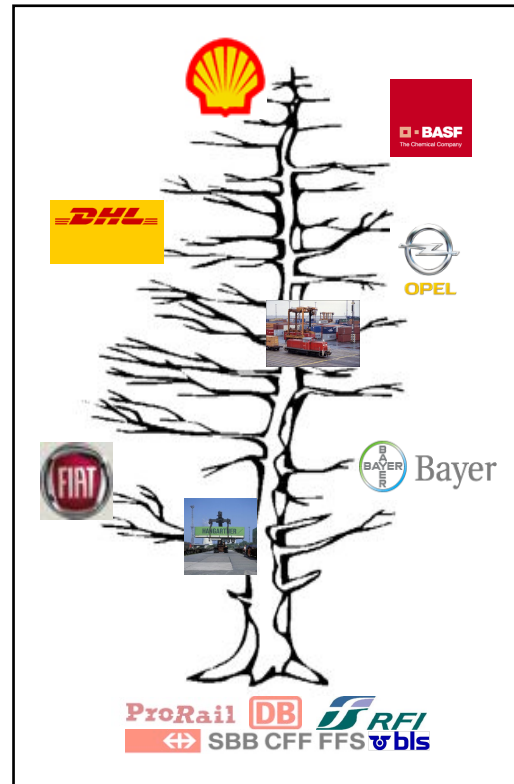
la politique des infrastructures de l'U E est surtout une politique «de corridors»

Il faut définir une planification sur l'ensemble du réseau (et pas seulement sur « le réseau principal ») aux échelons régional/national/transnational:

- renforcement coordonné des réseaux (cohérence spatiale) et modernisation des matériels
- renforcement de l'offre de fret ferroviaire : étendue, fréquences, performances des dessertes (cohérence temporelle)
- Planification des projets en fonction des capacités réelles à mobiliser les ressources nécessaires (cohérence financière)

Rail freight corridor Rotterdam - Genoa

**from sea to sea
together for success**

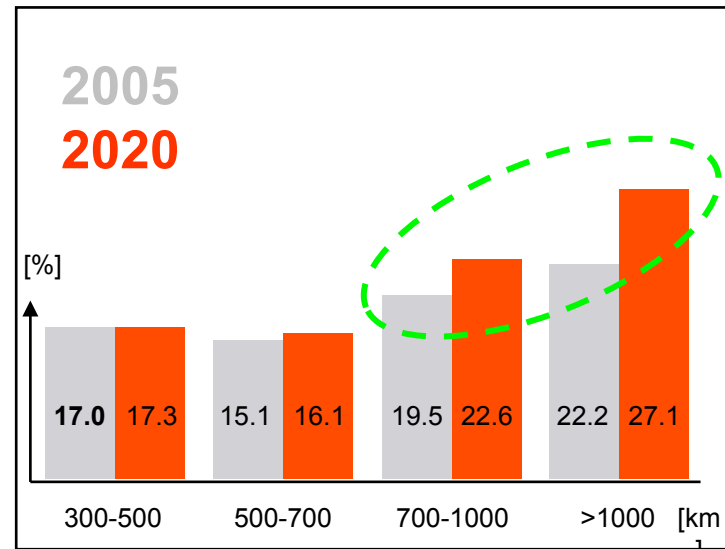


increase competitiveness of rail freight

Throughput sea ports

Rotterdam 376 Mio. t in 2005

Genoa 50 Mio. t in 2005



Source: ERIM interim report, pp. 9, 13, based on TEN-STAC data

Traffic increase rail
28.5 bn tkm in 2005
56.6 bn tkm in 2020e

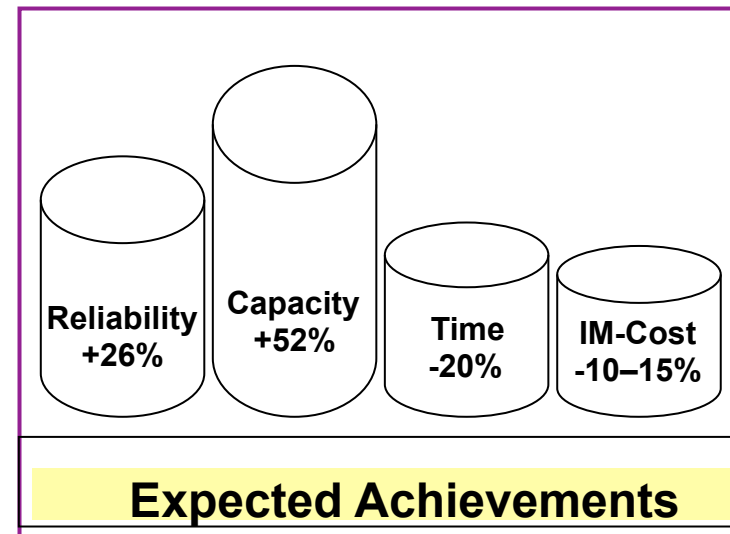
Modal split rail
19.6% in 2005
23.1% in 2020e

Strategic objectives

**Shift traffic from
road to rail**

**Meet market
requirements**

**Develop European
rail freight services**



Working Programme of EEIG

TAF TSI

- Process Gap Analysis
- Monitoring of other TAF projects
- Value added services

ERTMS

- Technical Interoperability
- Tendering & Rollout
- Homologation & Cross Acc.

Operations

- Operational Rules
- Traffic Management
- Training of Personnel

Capacity

- Corridor Traffic Forecast
- Elimination of Bottlenecks
- Infrastructure Parameters

Traffic Quality

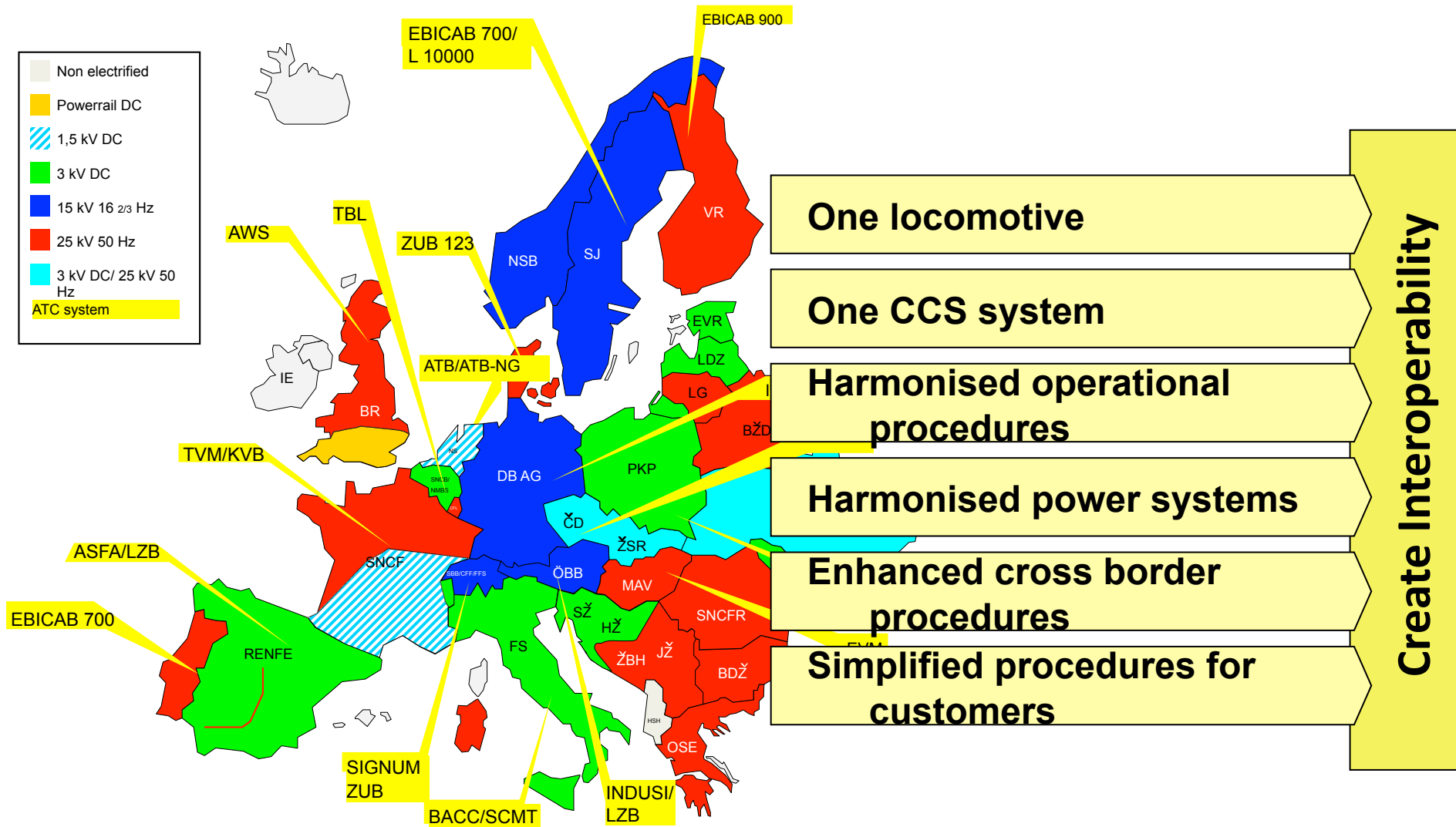
- OSS Optimization
- Traffic Performance
- Improving Quality
- Int. Capacity Allocation

Terminal Studies

- Performance Parameters
- Criteria of Terminals
- Criteria of Ports
- Improvement Options

1. Background, objectives

Create interoperability

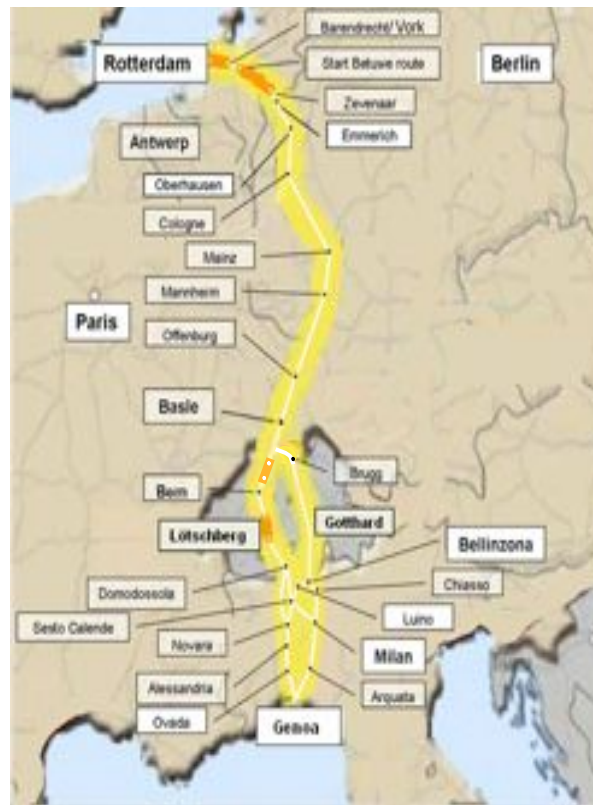


3. Work programme and goals achieved so far

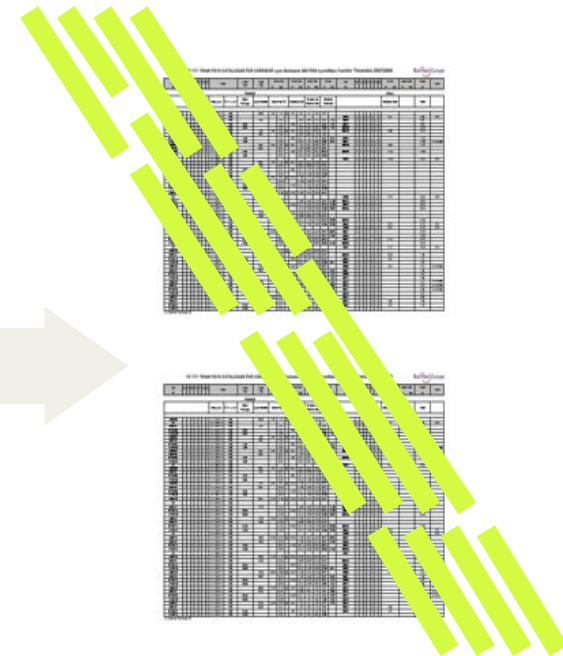
by streamlining train paths

Annual time table process

2007



2009

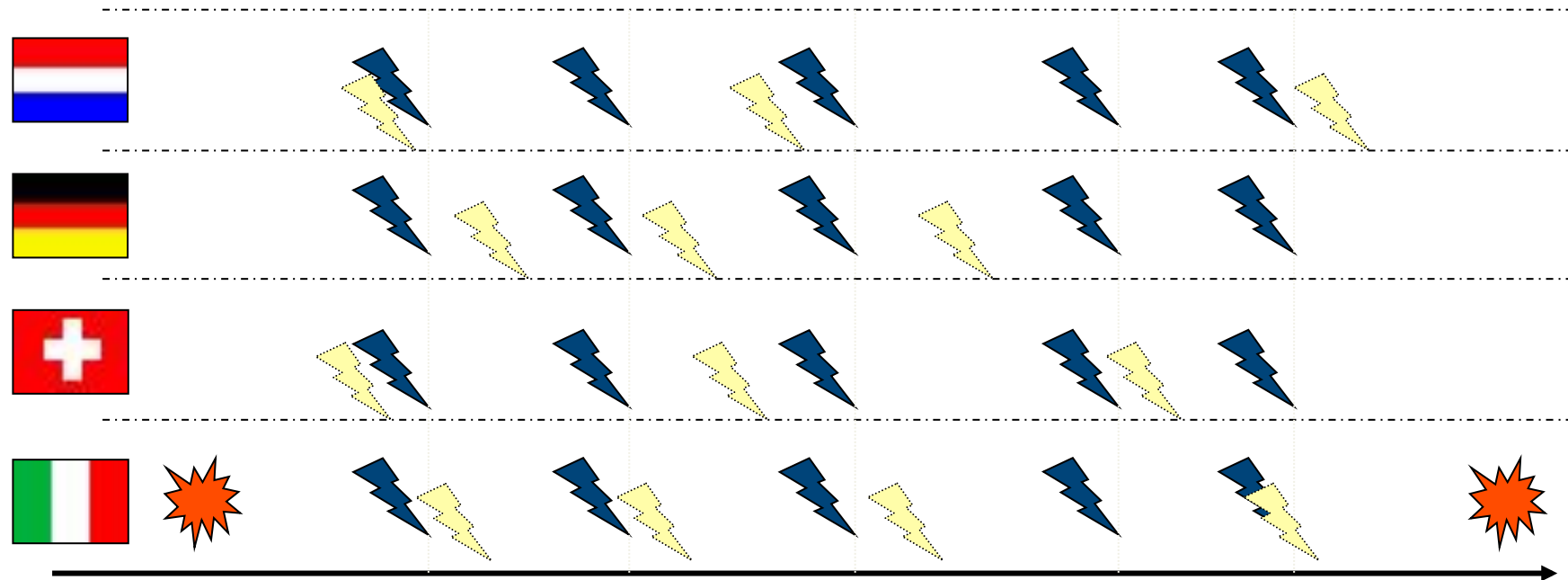


january 23d
2009

P. Brugts

3. goals achieved so far

by harmonising the timetable adjustments



Annual

Time table change

january 23d 2009



2006

12 intermediate adjustm

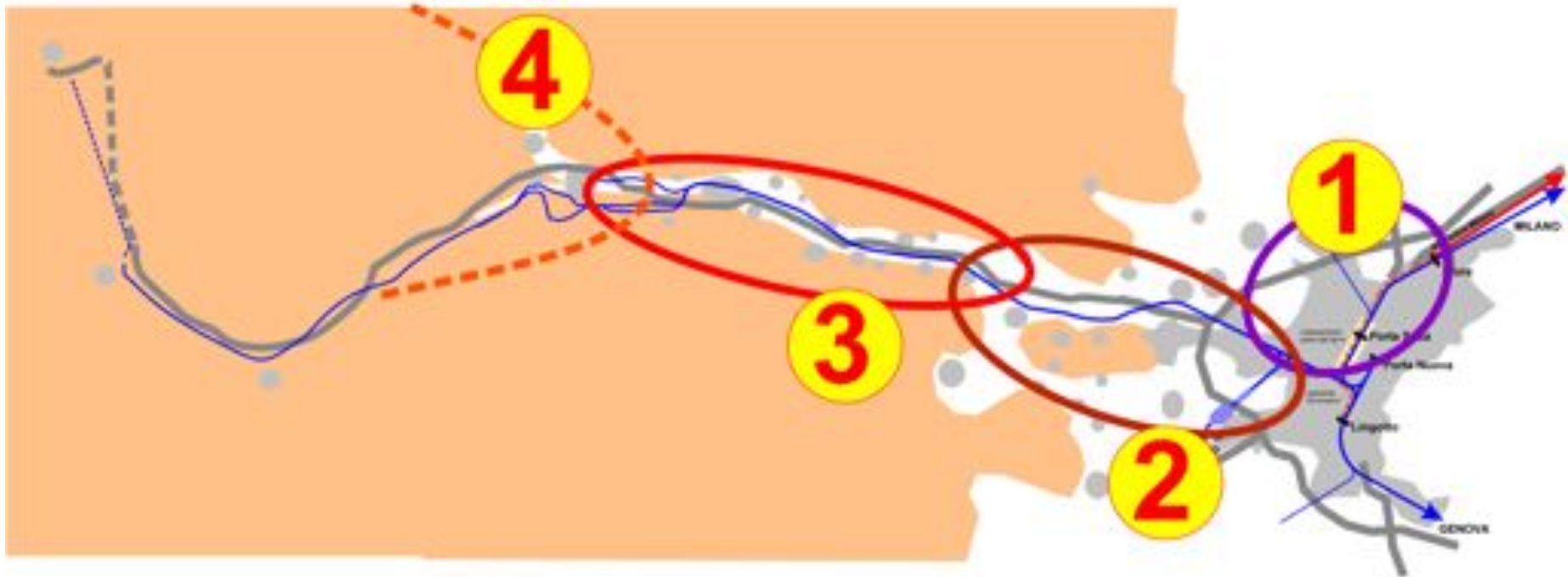
P. Brugts



2007

5 intermediate adjustments

phasage du projet Lyon-Turin (étude « Fare »)



PHASE 1: Renforcer le nœud de TURIN

PHASE 2: Mise à niveau du tracé métropolitain

PHASE 3: Renforcer la ligne de la basse vallée

PHASE 4: Dupliquer la ligne de franchissement

Source: étude FARE (observatoire du Val de Suse-2008)

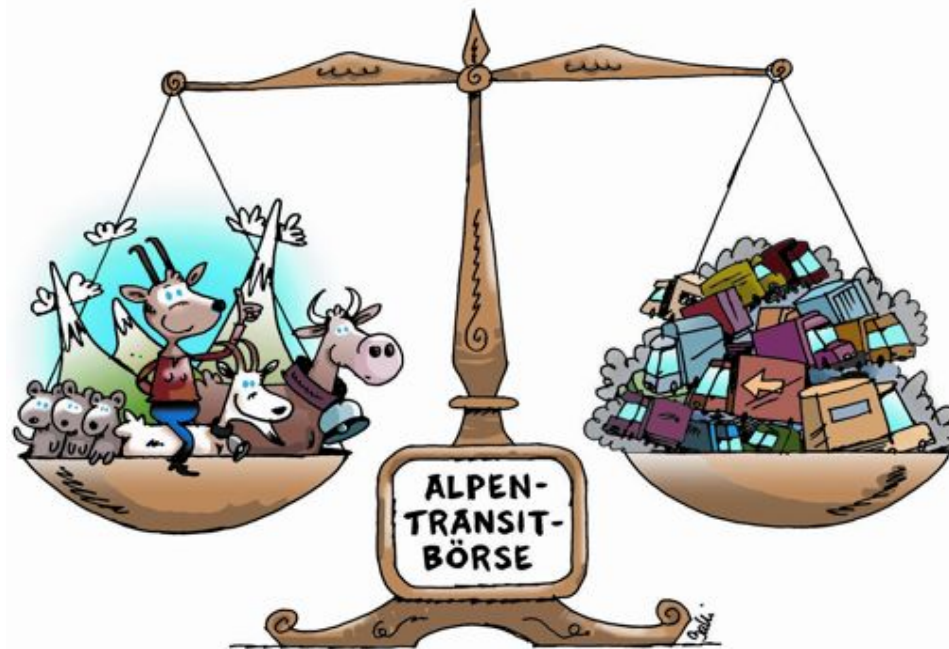
Définir une politique de transfert modal (2)

C. Organisation et gestion des flux de transports :

- Etablir les conditions **d'égalité de la concurrence entre modes de transport** (réglementation, tarification et couverture des coûts réels et externes).
- Organiser de **nouveaux systèmes de financement au bénéfice du transfert modal** et rendre plus efficaces les systèmes existants (Eurovignette, RPLP...)
- Définir une stratégie visant à **réguler le trafic routier au même titre que les autres modes de transports** :
- mise en place de « bourses de transit » sur le modèle proposé en Suisse par « l'Initiative des Alpes ».
- définition de « sillons routiers », établis en fonction de la capacité de charge des infrastructures, pour limiter les impacts du trafic sur la qualité environnementale,

Alpentransitbörse

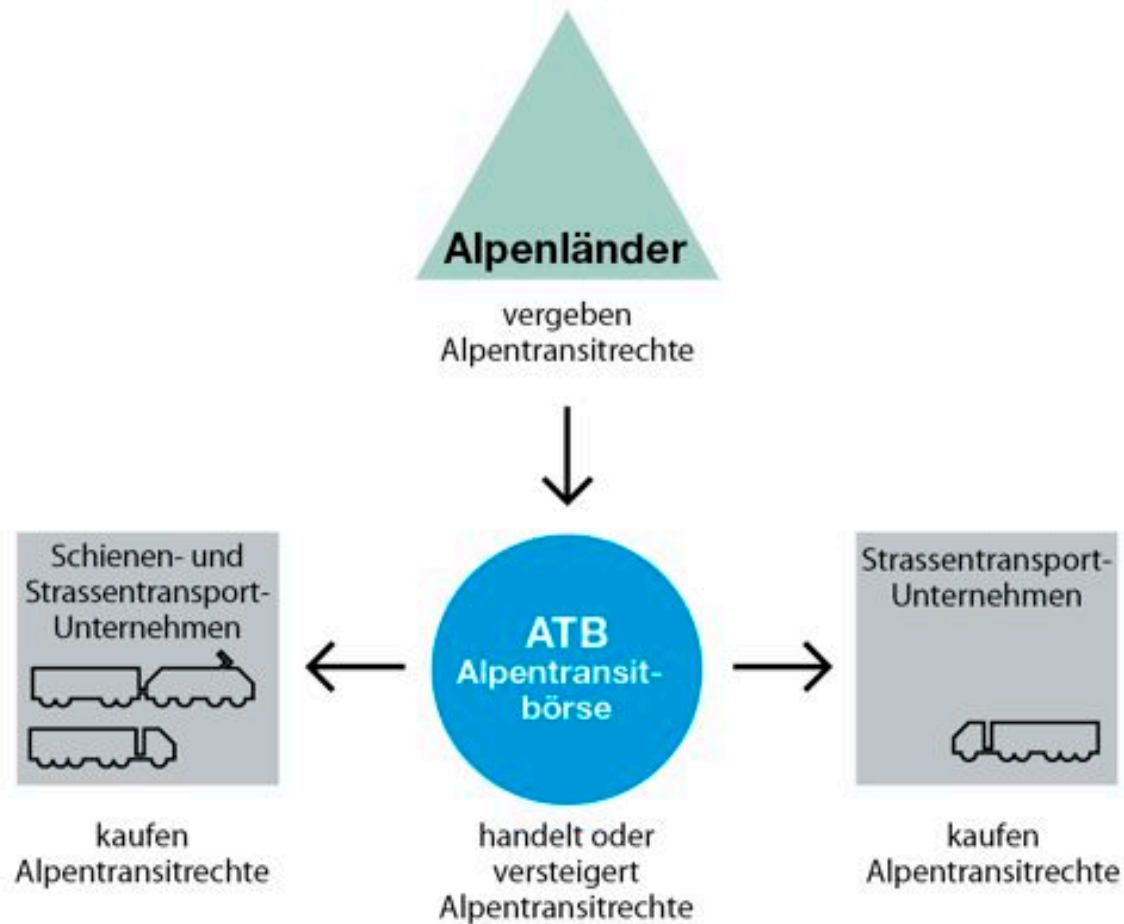
Sensible Alpen:
Eine limitierte Ressource, begrenzte Kapazität
Begrenztes Angebot



Hohe Nachfrage
nach Alpenquerung
mit Lastwagen

Angebot und Nachfrage werden an der Börse ausbalanciert und reguliert.

So funktioniert die Alpentransitbörse



Vorteile für die Bevölkerung

- Bessere Luft
- Weniger Lärm
- Mehr Sicherheit
- Volkswille wird umgesetzt



Vorteile für die Wirtschaft

- Langfristige Planbarkeit der Transporte
- Transparent kalkulierbarer Preis
- Keine Staus und Staukosten
- Pünktliche Lieferung



Vorteile für die Eisenbahn

- Vergleichbarer Preis mit Strasse
- Anreiz zum langfristigen Umdisponieren
(insbesondere wegen der Lärmproblematik muss in neues Rollmaterial investiert werden)



Vorteile für die Umwelt

- Besser ausgelastete Fahrzeuge
- Weniger unsinnige Transporte
- Mehr Schiene – weniger Strasse



Andere Verkehrsträger haben ein Kapazitätsmanagement



Flugzeuge: Airport Slots

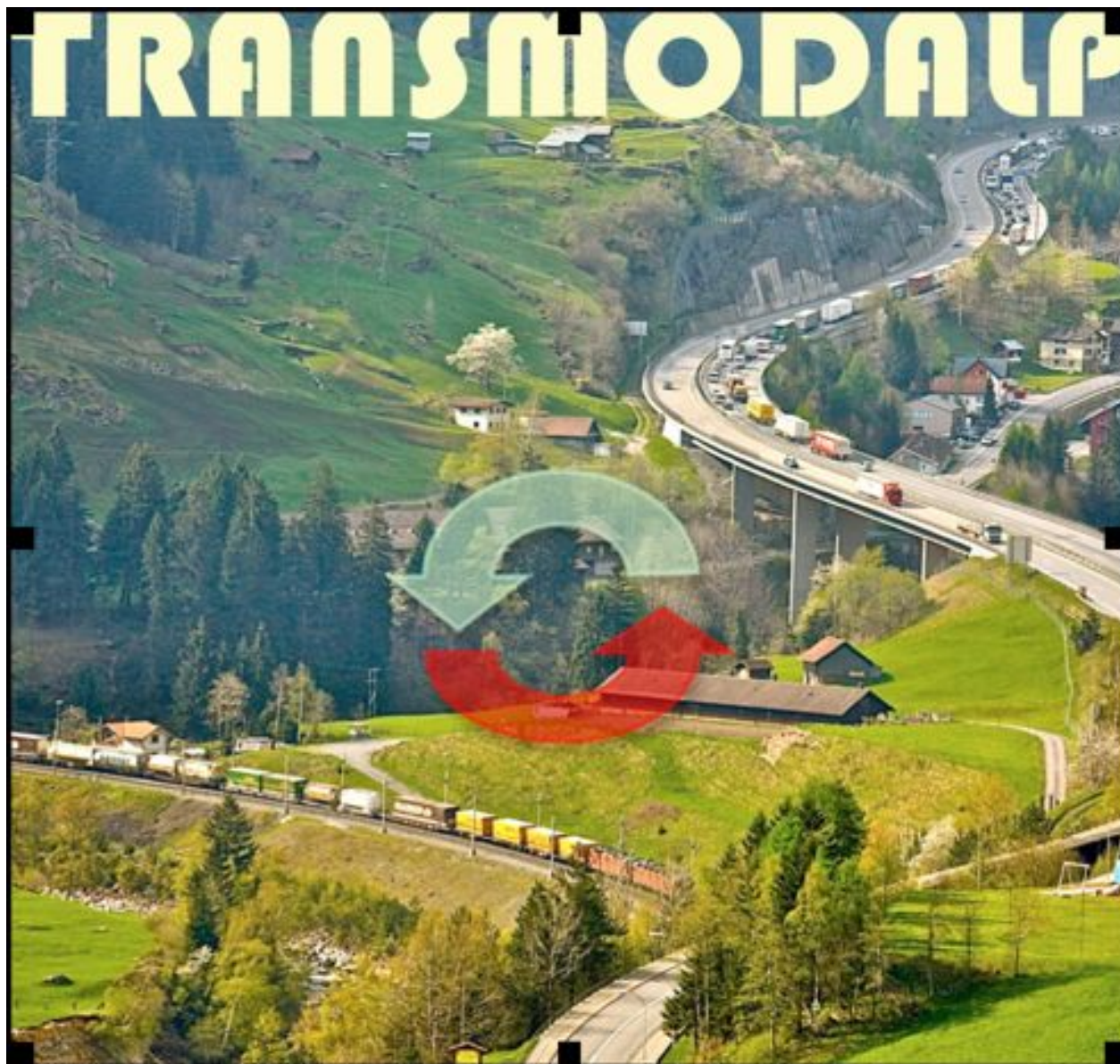


Güterzüge: Trassen



Fähren: Tickets

⇒ In Zukunft soll der LKW bei der Querung des sensiblen Alpenraums sein Transitrecht haben!



Une initiative citoyenne pour une politique de transfert modal efficace ?