



### Nouvelles internes

Mardi 4 Novembre ITE s'est inscrit dans le registre de transparence de l'UE. En s'inscrivant, «on manifeste publiquement le fait de vouloir contribuer activement à la prise de décision de l'UE, tout en veillant à ce que les décideurs politiques de l'UE soient conscients des vues ou des intérêts de ceux qu'ils représentent ». Pour plus d'info : <http://ec.europa.eu/transparencyregister>

Dans quelques semaines, le nouveau site d'ITE sera en ligne. En attendant, cliquez s.v.p. "I like" sur notre page Facebook, où vous trouverez beaucoup d'infos! [www.facebook.com/ITEuropa/](http://www.facebook.com/ITEuropa/)

### Nouvelles de l'Union européenne



La consultation publique sur EUSALP (la stratégie de l'UE pour la région alpine), au cours de laquelle toutes les parties intéressées ont été impliquées et ont pu s'exprimer sur le projet de la stratégie macro-régionale, a été achevée le 15 octobre. Les résultats seront présentés lors d'une conférence des parties prenantes à Milan les 1er et 2 décembre 2014. Les idées novatrices de la consultation et les résultats des réunions du Groupe de travail seront inclus dans un plan d'action, qui définira les priorités et les mesures spécifiques, ainsi que des exemples de «bonnes pratiques». Un premier avant-projet de ce plan d'action sera disponible à la mi-mars 2015.

### Nouvelles des membres ITE

#### AUTRICHE

Le chiffre de 2 millions de camions sur le Brenner a de nouveau atteint. On était déjà arrivé à cette quantité une fois. Depuis 2008, la circulation des camions avait diminué, mais elle a recommencé à croître en mesure considérable ces deux dernières années (Source: Maria Hilber, *Initiative für ein lebenswertes Wipptal*)

#### FRANCE



**Grand deuil pour l'écologie française et plus largement :** Dans la nuit du 25 à 26 octobre, le militant Rémi Fraisse, 21 ans, passionné de botanique et engagé dans le réseau associatif de France Nature Environnement (FNE), est décédé lors d'une manifestation contre le projet du barrage de Sivens, destiné à l'irrigation du maïs dans la région du Tarn. Les enquêtes sur la cause du décès sont en cours ; selon certaines sources il aurait été causé par l'explosion d'une grenade lancée par la police. De nombreuses manifestations de solidarité à travers la France ont suivi cet événement tragique. (Source: FNE)

**"Silence !"**. Dimanche 19 octobre avec *Mountain Wilderness*, des jeunes alpinistes et des guides ont porté haut l'exigence de mettre fin aux nuisances provoquées par les loisirs aériens motorisés, dans ce paradis de beauté et de silence ! Au cœur du massif du Mont-Blanc, à 3400 m sur le glacier du col du Géant, ils ont tracé avec de très grandes lettres éphémères une exigence largement partagée : "SILENCE !" Dans nos pays d'Europe très urbanisés (et mécanisés), les territoires où les hommes peuvent faire l'expérience de ce silence apaisant se font très rares. C'est une des richesses fondamentales de la haute montagne, elle doit être respectée au Mont-Blanc comme dans les autres hauts massifs. Les institutions, regroupées au sein de l'Espace

Mont-Blanc qui élabore actuellement une "Stratégie d'avenir", devraient faire preuve d'une véritable ambition pour lutter contre les nuisances des survols touristiques, pour le respect de nos superbes hautes montagnes, dans le massif du Mont-Blanc ! (Source : <http://www.mountainwilderness.fr/>)



**La grande vitesse à la Cour des comptes.** La Cour des comptes a rendu public, le 23 octobre 2014, un rapport sur la grande vitesse ferroviaire. Selon ce rapport, le succès technique et commercial du TGV est certain, au moins jusqu'à une date récente, et les voyageurs qui l'empruntent apprécient sa rapidité. Mais, au-delà de ce constat, il convient d'évaluer son apport réel à la collectivité dans son ensemble. Au terme de son enquête, la Cour considère que le choix de nouvelles lignes à grande vitesse ferroviaire pour assurer le transport en commun des voyageurs sur grande distance doit être entouré de plus de garanties de pertinence et de rentabilité. (Pour voir le rapport : <https://www.ccomptes.fr/>)

**Une taxe qui passe mal.** L'application de l'éco-redevance kilométrique, devenue «écotaxe», n'a cessé d'être reportée... 7 fois en tout depuis 2009. Les fédérations de transporteurs ne s'opposaient plus à ce dispositif, depuis qu'ils avaient obtenu que cette taxe soit facturée en supplément de leur prestation. C'est la grande distribution qui s'est rebellée contre l'écotaxe, à l'automne 2013, avec le fameux épisode des bonnets rouges, dans un contexte de ras-le-bol fiscal qui s'est avéré très porteur pour ce mouvement. L'arrivée de Ségolène Royal au ministère de l'Écologie et son aversion affichée pour l'écotaxe précipitera ce dispositif vers la noyade. Au printemps 2014, la ministre annonçait la mise en place d'un péage de transit, en remplacement de l'écotaxe, sur seulement 4.000 km du réseau (au lieu des 15.000 de l'écotaxe). Cet aveu de faiblesse a alors réveillé l'opposition des entreprises de transports... Les transporteurs routiers avaient à peine proféré la menace d'un blocage des routes que la ministre de l'Écologie leur annonçait, en réunion avec eux

le jeudi 9 octobre, la suspension «sine die» de l'écotaxe. Fin de la série, mais les réactions ont été très vives depuis. La liste des excuses données par Ségolène Royal pour l'assassinat de l'écotaxe ne tient pas la route. Ou plutôt si, celle définie par le lobby routier. Sur France Inter, Ségolène Royal affirmait : «Tant que je serai au ministère, il n'y aura pas de fiscalité faussement écologique. Je suis contre l'écologie punitive». Le message est clair, les contribuables continueront donc de payer pour les camions et pour être pollués... D'après [Le Monde](http://lemonde.fr/), l'abandon de l'écotaxe coûtera près de 2 milliards (Source : <http://emontblanc.com>)



**Aborder le problème de la circulation dans les Vosges.** Mardi 4 novembre 2014, une mobilisation des élus et habitants du massif vosgien a eu lieu pour demander « un schéma cohérent de circulation des poids lourds dans notre Massif ». Les routes qui traversent le massif vosgien sont saturées par un énorme trafic de poids lourds qui engendre de grandes nuisances pour les populations. Les problèmes de sécurité sont nombreux, les nuisances sonores, les pollutions atmosphériques sont lourdes dans ces vallées étroites et urbanisées. Plus de 60 000 habitants sont directement touchés par ces nuisances. Depuis plus de dix ans, l'Association du Massif Vosgien se bat pour diminuer le trafic de poids lourds dans les cols vosgiens ; elle propose un schéma d'ensemble à l'échelle du Massif qui apporterait une meilleure qualité de vie dans les vallées, une fluidité de circulation pour les habitants, sans impacter les entreprises de transport grâce à la baisse du prix du tunnel. Et tout cela sans dépenses nouvelles. La réouverture du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines en 2008 devait améliorer la situation : aujourd'hui, la fréquentation des camions dans le massif n'a guère diminué, avec plus de 1000 camions par grand col et par jour, et avec un tunnel resté presque vide : le prix trop élevé de ce dernier, ainsi qu'une réglementation globale insuffisante conduisent à une situation aberrante. Il est vrai que la situation est confuse, car il y a six autorités organisatrices de transport différentes qui ont leur mot à dire : les quatre départements concernés, l'État, mais aussi la société APRR, gestionnaire du tunnel. C'est pourquoi l'AMV a sollicité les ministres successifs des transports, afin qu'ils imposent un schéma cohérent et durable pour le massif Vosgien. En 2011, la ministre Kosciusko-Morizet a diligencé une expertise débouchant sur le rapport Sichermann, resté sans effet. En 2013, le ministre Cuvillier a promis une solution globale proche de celle de l'AMV, contenant une réglementation stricte des cols et une baisse forte du péage du tunnel. Un an plus tard, nous n'avons aucune nouvelle. (Source: THUR ÉCOLOGIE & TRANSPORTS)

## FRANCE / ITALIE

**Mauvaises nouvelles de Bologne sur la Cuneo-Nice.** « Réseau Ferré de France (RFF) a dit à leur équivalent italien que 39 millions € ne suffiront pas, qu'il en faudrait 80. Étrange, car en 2010, RFF avait annoncé que 27 millions étaient nécessaires à l'entretien de la ligne. Ils ont également déclaré que deux ans au moins seraient nécessaires pour établir les projets et les appels d'offre. Toutes ces excuses sont pitoyables ! Le mécanisme de prise de décision est coincé quelque part, mais nous ne comprenons pas où. Pourtant, la classe politique s'était clairement exprimée en faveur du rail (rappelez-vous la déclaration Letta-Hollande en 2013). La tâche des organismes techniques était

de mettre en œuvre cette décision politique. Ce n'a pas été le cas. En outre, jusqu'à présent, la bonne volonté des régions concernées, engagés enfin à l'unisson pour sauver la ligne, n'a pas servi à grand-chose. Les Conseils régionaux ne peuvent pas intervenir sur les voies, mais sur le nombre de trains, oui. Nous leur demandons d'augmenter le nombre de trajets, sinon la ligne mourra d'inanition. Aux gouvernements nationaux, nous demandons de sortir de l'impasse avec les respectives Sociétés de chemins de fer. Qu'ils fassent tous ce pour quoi ils ont été créés : faire voyager les trains. Ici et maintenant. » Pour faire pression et attirer l'attention sur la Cuneo-Nice, plusieurs initiatives ont eu lieu : Grand succès pour la "musique en train", avec la participation des *Lou Dalfin*, (group occitan) qui ont joué dans le train pour Nice, parti de Cuneo à 07h51 le 18 Octobre, ainsi qu'au festival musical *Ouvernada*, le 31 octobre à Borgo San Dalmazzo, auxquels ont participé aussi les niçoises *Nux vomica*. Pendant le concert, aussi les membres du comité "*la Cuneo-Nice Unisce*" sont montés sur scène. (Source : *Comitato ferrovie locali Cuneo*)



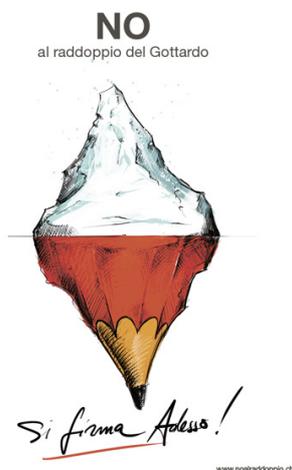
## ALLEMAGNE

De l'Europe «nulla osta» à l'introduction de péages. Le vice-président Kallas, en réponse aux questions des journalistes sur la compatibilité avec le droit communautaire de l'introduction de péages en Allemagne, a déclaré : "Nous soutenons de manière décisive le principe selon lequel ceux qui utilisent les routes devraient payer pour les routes sur lesquelles ils voyagent. Je crois aussi que le financement de l'infrastructure est un engagement à long terme qui nécessite un flux régulier de ressources. L'Allemagne a besoin d'environ 5 milliards € par an pour stabiliser l'état de ses routes. Beaucoup de nos États ont des problèmes de sous-investissement chronique. Nous croyons également que les conducteurs européens doivent être traités de la même façon. Troisièmement, cette question est sous la responsabilité de l'Allemagne, selon le principe de la subsidiarité : il appartient aux États membres de décider s'il convient et comment facturer les automobilistes, dans les villes et sur les routes. Ce n'est pas à la Commission de gérer la politique allemande des transports ou la fiscalité qui s'y rapporte. Le rôle de la Commission est de veiller à ce que cette importante initiative d'un État membre soit conforme à la jurisprudence et à la politique de l'UE. Cette initiative, audacieuse et novatrice dans un pays où la voiture joue un rôle important dans l'économie, est un signal important pour le reste de l'Europe. Je suis très heureux de voir que l'Allemagne va assurer le financement durable des infrastructures en réservant le revenu provenant des péages pour le transport (Source : Commission Européenne, 27.10.2014)

**Monaco - Hambourg - Berlin ensemble contre la mégalomanie olympique.** Le 24 novembre Axel Doering et Wolfgang Zangl, du mouvement NOlympia en Bavière, donneront des informations sur l'impact dévastateur des Jeux Olympiques pour les villes hôtes, au niveau environnemental, économique et social. Le rôle du CIO et les dessous des accords contractuels seront examinés, et on entendra comment la résistance contre la candidature olympique en Bavière s'est déroulée avec succès: la population a rejeté avec une décision populaire la candidature olympique! La réunion fera le point sur les leçons à tirer pour la campagne Berlin NOlympia, et pour créer des synergies entre villes dans la campagne "NOlympia" (Moderation: Heike Aghte, NOlympia-Berlino).



## Suisse



**« Non au 2ème tube au Gothard ».** Ce sont presque 50 organisations qui se sont

regroupées pour former l'association « Non au 2e tube au Gothard ». Elles se sont présentées à Berne lors d'une conférence de presse. L'Initiative des Alpes en fait aussi partie en tant qu'association responsable. L'objectif est de récolter 50 000 signatures afin de soumettre le 2e tube routier prévu au Gothard à une votation - et de la gagner. L'opposition au projet du Conseil fédéral et du Parlement pour un deuxième tube au Gothard est issue d'une série d'évaluations: l'espace alpin est un écosystème fragile. En montagne, le trafic a des effets les plus nocifs, au détriment de la population et de l'environnement. Dans les vallées étroites, le même véhicule engendre une concentration de substances polluantes trois fois plus élevée que dans les plaines, et plus encore si les conditions météorologiques sont défavorables; le Tessin est en effet déjà fortement touché par les conséquences de la circulation sur la route du Gothard, et avec le doublement finirait inexorablement par attirer encore plus de trafic, surtout poids lourds. La santé des personnes vivant le long de l'axe nord-sud en souffrirait encore plus. En outre, avec la construction d'un deuxième tunnel sur la route du Saint-Gothard, le Tessin serait complètement isolé du reste de la

Suisse pendant 140 jours, temps nécessaire pour remettre en état le tunnel existant, sans une offre alternative de trains-navettes. Par ailleurs, le doublement du Gothard serait aussi en concurrence avec un certain nombre de programmes d'agglomération, qui ne disposent pas d'une base financière solide: une moyenne d'environ 17 000 véhicules par jour passent au Gothard - beaucoup moins que dans les centres urbains. Aussi, construire un

cinquième tube au Saint-Gothard revient à jeter de l'argent par la fenêtre. Il pourrait même entrer en concurrence avec le nouvel axe transversal alpin ferroviaire, qui sera inauguré dans les années à venir, l'Alptransit, projet qui a coûté plus de 20 milliards de francs suisses. En doublant le Saint-Gothard, le Conseil fédéral, les partis bourgeois et le lobby routier courent le risque de saboter consciemment l'effet positif de l'Alptransit. Ce n'est pas comme ça qu'on amène l'économie à transporter plus de marchandises par rail. À long terme, cela signifie que des emplois sont en danger au FFS, BLS, all'Hupac, la RALPIN et d'autres sociétés. Enfin, un deuxième tube au Gothard compromet également la politique de transfert modal et complique les relations avec l'UE qui a souvent loué la Suisse pour sa politique de transfert route / rail. Et pour de bonnes raisons: dans aucun autre pays autant de marchandises en transit par les Alpes voyagent sur les rails. (Source: [www.noalraddoppio.ch](http://www.noalraddoppio.ch))

**Tout est clair: il n'y aura pas de deuxième candidature olympique.** Le Comité olympique critique des Grisons considère la proposition du Comité olympique des Grisons pour une deuxième candidature olympique pour 2022 comme fragile. Selon les règles du CIO, Almaty et Pékin sont les villes en lice pour les Jeux olympiques d'hiver 2022. Les deux candidats d'ici 7 janvier 2015 doivent développer leurs applications et présenter les garanties financières nécessaires du côté gouvernemental, ce qui ne devrait pas être un problème pour les deux dictatures. En raison de l'absence de telles garanties, le gouvernement norvégien, après le débat au Parlement, a retiré sa candidature. Selon la NZZ (Sports, 10:03:14) une raison pour le retrait d'Oslo était le dossier de 7000 pages avec la description des demandes formulées par le CIO aux organisateurs. De nombreuses dispositions sont essentielles pour le bon déroulement des Jeux Olympiques, mais certaines demandes autocratiques confirment plutôt l'accusation de mégalomanie à l'adresse du CIO, ainsi que de l'association de football FIFA. Pour les candidatures suisses du 2026 et 2030, en Suisse et à travers les Alpes, nous, les membres du Comité d'opposition, sommes prévenus contre le

gigantisme. Les douteuses machines à sous du CIO et de la FIFA, avec le droit exclusif de commercialiser les Jeux Olympiques et la Coupe du monde, ont touché la conscience du public après Sotchi et le Brésil. Pour l'instant, certaines démocraties européennes rejettent les contrats-baillons du CIO, en particulier avec l'intuition que ces grands événements ont conduit à de grandes dettes pour les pays qui accueillent, et à de gros profits pour le CIO. Cet argent manque par la suite pour l'éducation, la santé et les infrastructures dans ces pays. Avant que la Suisse avec sa démocratie directe, sans une ville comme Zurich, Berne ou Genève, avec l'Office fédéral du sport et Swiss Olympic, pose à nouveau sa candidature, d'autres questions auront pris le dessus: le réchauffement climatique est l'un d'entre eux. (Source: CIO Grisons critique, <http://www.olympia-nein.ch>)



## Évènements

- Annecy, 13 - 15 novembre. Conférence annuelle de la CIPRA de 2014: Bien vivre dans les Alpes! Des solutions créatives face à la raréfaction des ressources (info: [www.cipra.org](http://www.cipra.org))
- Tende, 15 novembre : réunion publique sur le projet de tunnel routier du col de Tende et l'avenir du train Cuneo-Nizza.
- Nantes 15-16 novembre: 19° congrès FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports). Dans le programme : discussion sur une motion générale concernant la politique des transports du gouvernement français, et un débat sur l'avenir des trains Intercités.
- Torino, 21 novembre : XIIIe conférence des Alpes dans le cadre de la présidence italienne de la convention des Alpes 2013 – 2014.
- Milano, 1-2 décembre. Conférence des parties prenantes (*stakeholders*) sur la stratégie de l'UE pour la région alpine (EUSALP). Info: [ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/alpine\\_region/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/alpine_region/index_en.cfm)
- Annemasse (Haute-Savoie), 6 décembre. Le « Comité d'établissement régional des Cheminots » (CER) et « Entreprise SNCF » de la région Chambéry organisent un débat public: le C.E.V.A. et le R.E.R. Franc-Vaudois-Genève: « Quelles opportunités pour le service public du rail et pour nos territoires transfrontaliers? »

---

### NOUVELLES OU ÉVÈNEMENTS POUR L'AGENDA ?

Chers lecteurs et lectrices d'ITE news, si vous souhaitez faire connaître des informations ou des événements susceptibles d'intéresser les autres lecteurs et lectrices du bulletin, merci d'envoyer un Email à [info@ite-euro.com](mailto:info@ite-euro.com) pour nous les signaler.

#### ITE - Initiative Transport Europe

E-mail: [info@ite-euro.com](mailto:info@ite-euro.com).

[www.ite-euro.com](http://www.ite-euro.com)

Skype: nuova.ite

Facebook: [www.facebook.com/ITEeuropa](http://www.facebook.com/ITEeuropa)