



News

Décembre 2014

Nouvelles internes

Le nouveau site d'ITE est maintenant en ligne (www.ite-euro.com). Allez le voir ! Et entre temps, cliquez s.v.p. "I like" sur notre page Facebook, où vous trouverez beaucoup d'infos! www.facebook.com/ITEuropa/

Nouvelles transnationales

Bilan de la présidence italienne de la Convention alpine. Le 21 Novembre, avec la 13ème Conférence alpine organisée à Turin, la présidence de la Convention alpine a été transmise de l'Italie à l'Allemagne. La présidence de la Convention est assurée par rotation tous les deux ans, par les différents pays alpins. Ce n'est pas facile de faire une évaluation de la présidence italienne pendant la période 2013-2014. (...) Il y a une certaine perplexité sur la façon dont elle a abordé la question "transport": les politiques de transfert modal sont complètement absentes au bénéfice des grands travaux; on fait des projets pour de nouvelles lignes de chemin de fer avec pour but de les consacrer aux marchandises et en même temps on double le tunnel de l'autoroute Fréjus; on pénalise les transports publics locaux et on réduit le problème de la mobilité à une simple question de technologie sans actions sur la réduction de la circulation. Comment peut-on expliquer le fait que les bonnes intentions contenues dans la Convention et réaffirmées par les actes de la présidence italienne ne trouvent pas d'équivalents dans la réalité? (Adapté d'une contribution de Francesco Pastorelli pour www.dislivelli.eu)

L'Allemagne et l'avenir de la Convention alpine. Le programme de la présidence allemande de la Convention alpine (2015-2016) en matière de transport prévoit que « dans le contexte de groupe de travail Transports de la Convention alpine, soit mis en œuvre le projet INTERREG AlpInfoNet (projet qui vise à fournir aux voyageurs une information sur les modes de transport durables au-delà des frontières régionales et nationales) ». La conférence finale du projet (16 Juin 2015, à Prien) présentera les résultats de la mise en réseau des données sur la mobilité et le tourisme. Lors de la Semaine alpine 2016 une application pratique est prévue dans la région pilote de Chiemgau. On continuera à soutenir l'introduction de la mobilité électrique dans les Alpes. Dans ce but, le projet, "Crossing Borders" sous l'égide de la Convention alpine, va continuer et il deviendra projet transnational avec l'Italie et l'Autriche, le long du corridor RTE-T Monaco de Bavière-Innsbruck-Bolzano-Vérone. (Pour plus d'informations <http://www.alpconv.org/>)

Green Budget Europe est né. L'Europe a besoin d'une stratégie pour transférer les taxes depuis le travail vers la pollution et la consommation des ressources, afin de promouvoir l'innovation et créer des emplois. C'est la philosophie du nouveau groupe de pression mis en place à Bruxelles par T&E et d'autres organisations environnementales: « Green Budget Europe » a été lancé au début de Novembre, et rassemble des universitaires, des chercheurs, des politiciens, des entrepreneurs et des organisations non-gouvernementales. Il soutiendra, auprès des économies nationales et transnationales au niveau européen,

le respect de l'environnement dans les politiques fiscales et tarifaires et la nécessité de rendre les dépenses publiques cohérentes avec les objectifs de durabilité. Directeur fondateur est James Nix, ancien membre de T&E. (Source: <http://www.foes.de/>)

Pétition sur la taxation des compagnies aériennes. Taming Aviation, une coalition de 140 groupes représentant 250 000 citoyens de 10 pays européens, a soumis une pétition pour demander à l'UE d'éliminer les exonérations fiscales et les aides d'État au secteur de l'aviation qui en bénéficie actuellement, ainsi que d'introduire l'interdiction des vols pendant la nuit. Les gouvernements européens perdent tout les ans 40 milliards euro, car les compagnies aériennes commerciales ne paient pas les taxes sur le carburant et sont exonérées de TVA. En déposant les signatures au Comité européen des pétitions, la co-fondatrice de la Coalition Susanne Heger a souligné l'incohérence d'une situation où les consommateurs, les petites entreprises et les conducteurs paient en moyenne 48 cents par litre de carburant en taxes, tandis que les lignes aériennes commerciales dans l'Union européenne ne paient pas un sou de taxe pour nourrir leurs avions avec le carburant. On prévoit également une augmentation du trafic aérien, tel que l'émission de gaz à effet serre dû au transport aérien va augmenter de 300% en 2050. La coalition appelle également à une interdiction nocturne de vols pendant huit heures: seule une interdiction au niveau européen serait efficace pour contraindre les compagnies aériennes (Source: <http://www.transportenvironment.org>)

Nouvelles des membres ITE

ALLEMAGNE

La qualité de l'air dans six grandes villes de Bavière est toujours mauvaise Pour protéger les citoyens, l'association BUND pour la défense de la nature demande des mesures rapides et efficaces pour réduire le dioxyde d'azote (NO₂) en Bavière. Ce polluant est principalement lié à la circulation. L'Union européenne attend dans les jours qui viennent la réponse de la Bavière sur les mesures qui seront prises à l'avenir pour rester dans les limites prévues. Comme indiqué par Jens Hilgenberg, expert pour le trafic de BUND: "Si l'autorité européenne n'est pas convaincue que les mesures proposées sont efficaces, elle va démarrer une procédure d'infraction et annoncer des sanctions. Éviter des sanctions mais surtout protéger la santé des citoyens, doivent être des priorités pour le gouvernement bavarois. Des mesures pour l'utilisation combinée des moyens de transport comme le vélo et les transports publics peuvent être mises en œuvre rapidement, et l'argent peut rester en Bavière ". (Source: <http://www.bund-naturschutz.de/>)

AUTRICHE



Renforcer l'infrastructure ferroviaire et possibilités de transférer le fret par chemin de fer. Ces sont les deux volets de la politique du trafic des régions alpines, confirmés le 26 Novembre à Innsbruck à la Conférence des

présidents de la Communauté d'action ferroviaire du Brenner, la dernière réunion sous la présidence du Tyrol, qui va être remplacé par la province de Trento. Le bilan sur ce qui a été fait est positif et surtout vise à un objectif précis: «Améliorer le trafic sur la ligne Munich-Vérone existante mais aussi promouvoir la construction de nouvelles infrastructures dans le même couloir," souligne le conseiller provincial du Tyrol du Sud Florian Mussner. En parallèle, c'est nécessaire de créer la base pour une utilisation efficace de l'offre accrue de fret ferroviaire", et donc une collaboration est nécessaire entre le niveau politique et les bénéficiaires du service

amélioré, les entreprises et l'économie des territoires le long du Brenner. "Priorité, a répété encore Mussner, doit rester l'augmentation de la qualité de la vie sur la route du Brenner. Dans la réunion de Innsbruck le point a été fait sur la mise en œuvre du tunnel de base du Brenner (BBT), le projet défini collectivement pour moderniser le trafic ferroviaire dans les Alpes.

Pour ce qui concerne les mesures pour le transfert du trafic sur le rail, Mussner a rappelé que celles-ci ne peuvent être efficaces "que si elles ne se limitent pas à une seule province mais impliquent l'ensemble du Brenner". Le conseiller provincial a cité comme exemple la bourse de transit ou une politique commune de péages. (Source : www.provincia.bz.it)

Initiatives populaires "mobilité sans tunnel en ville" et "à la place du tunnel." Le projet de «Tunnel ville Feldkirch » ne satisfait pas à une évaluation globale, car il comporte des impacts environnementaux lourds. Ils pourraient être réduits à des niveaux acceptables par d'autres mesures ou avec modifications du projet. Avec ce projet, le droit des gens à vivre dans un environnement sain est violé. Les deux initiatives populaires sont en train de collecter de signatures dans les municipalités de Vorarlberg et Liechtenstein pour présenter des observations avant l'audience prévue pour le 16/17.12.2014 à Feldkirch (ohnetunnel.li et statttunnel.at).

FRANCE

Contre la baisse des péages autoroutiers. Les ministres de l'Écologie et de l'Économie souhaitent une baisse des péages autoroutiers, et le laboratoire d'idées Terra Nova envisage même une baisse de 50 % : une telle perspective est incompatible avec l'indispensable « transition énergétique ». Suite aux rapports de la Cour des Comptes et de l'Autorité de la Concurrence, l'existence de la rente dont bénéficient les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) depuis leur privatisation en 2004 est aujourd'hui reconnue. Cette rente n'est pas justifiée économiquement, il est donc légitime que l'État la récupère, par exemple en imposant une taxe exceptionnelle aux groupes actionnaires des SCA. Une baisse des péages, quelle que soit son ampleur, constituerait par contre un signal déplorable, car elle encouragerait les ménages à se déplacer davantage en voiture sur de longues distances, et les entreprises à se tourner davantage vers le transport routier que le projet d'écotaxe cherchait au contraire à maîtriser. La hausse du trafic qui en résulterait inciterait à renforcer la capacité des infrastructures

existantes, voire à construire de nouvelles autoroutes. Par ailleurs, une baisse des péages donnerait à la route un nouvel avantage compétitif face au rail, déjà fragilisé par l'état inquiétant de ses infrastructures et par des conditions de concurrence inéquitables avec les autres modes de transports. La FNAUT demande au gouvernement de capter la rente autoroutière et de l'utiliser non pour baisser les péages mais pour investir dans les secteurs d'avenir - transport collectif urbain et rail - afin de réduire la dépendance pétrolière et de lutter contre le dérèglement climatique. (Source: fnaut.fr)



Fin de percement au tunnel autoroutier du Fréjus. La galerie de sécurité sera un second tube de circulation. La sécurité a servi d'alibi pour faire accepter la construction d'un second tube qui augmentera en réalité la capacité de l'infrastructure. La nécessité d'avoir un tube dit de sécurité, parallèle à un mono tube de circulation bidirectionnelle, peut être justifiée. Le gabarit d'un tube de sécurité (et de service) ne doit permettre que le passage de véhicules de secours soit un diamètre maximum utile de 4,80 m comme celui entre les deux tubes du tunnel sous la Manche. Or, le nouveau tube au Fréjus a un diamètre de 8 m ! Cette dimension a clairement été pensée dès le début pour créer un second tube de circulation comme l'avaient pressenti et dénoncé les associations de protection de l'environnement à l'époque de l'enquête publique. [1] La preuve en est désormais faite : le maître d'ouvrage, la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF), a annoncé la transformation de la prétendue galerie de sécurité en un second tube de

circulation sur une voie dès 2019. Certes, simultanément, il n'y aura plus qu'une seule voie dans le tube historique au lieu de deux, mais pour combien de temps ? Il ne restera ensuite plus qu'un pas à franchir pour que ces tubes soient exploités en 2 x 2 voies quelques années plus tard, d'autant plus que techniquement cela sera possible et que la tentation sera très forte pour la SFTRF, très déficitaire, d'attirer davantage de trafic et de revenus, en augmentant les capacités de l'ouvrage. La mise en service du deuxième tube entrainera donc une augmentation du trafic routier, ce qui est contraire au protocole « Transport » de la Convention alpine, traité international ratifié par le Parlement français. Simultanément, le transfert des marchandises sur la ligne ferroviaire historique Ambérieu-Modane-Turin stagne alors que l'AFA (Autoroute Ferroviaire Alpine) attend, depuis de nombreuses années, son passage en phase opérationnelle, pour un décuplement de ses capacités et son développement depuis l'Est Lyonnais. Nous rappelons que cette ligne ferroviaire historique est modernisée et au gabarit GB1 depuis 2010 afin que la quasi totalité des remorques des camions puissent être chargées sur des wagons surbaissés de type Modalohr, comme cela se fait déjà dans le cadre de l'autoroute ferroviaire expérimentale entre Aiton (France) et Orbassano (Italie). A l'heure de la menace du dérèglement du climat et de l'absolue nécessité de la transition énergétique, comment peut-on encore réaliser des ouvrages routiers favorisant toujours plus d'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques nocifs à la santé humaine ? <http://www.mountainwilderness.fr/>

Nouvelle pression sur l'environnement montagnard. Le Sénat vient de valider une disposition portant sur la circulation des engins de loisirs motorisés terrestres et qui autorise *le convoyage par ces engins de la clientèle vers les établissements touristiques d'altitude offrant un service de restauration*. Les associations de protection de la nature et de pratiquants de la montagne s'étaient pourtant mobilisées cet automne pour faire échec à cette proposition ; CIPRA, FNE, la FFCAM et MW. Cela n'a pas suffi. Les impacts sur l'environnement sont sous-estimés (nuisances, centaines de km qui pourraient être ouverts à la circulation des motoneiges et autres rattracks aménagés pour le transport de clients). Les associations comptent étudier les possibilités de faire annuler cet article de loi. (Source : <http://www.mountainwilderness.fr/>)



FRANCIA / ITALIA

Doublement du tunnel transalpin de Tende : aménagement non-durable du territoire



Suite à la réunion publique organisée par la Préfecture des Alpes Maritimes le 15 novembre dernier à Tende, l'Association Roya Expansion Nature (REN) a publié une réponse argumentée sur «Le doublement du tunnel transalpin de Tende, ou un aménagement non-durable du territoire» dans laquelle s'expriment les inquiétudes des associations et du collectif Roya/Vermentagna. Ceci pour plusieurs raisons: «Lors de la réunion il n'y a pas eu de réponse sur le bien-fondé d'un double tube, ni par rapport à la sécurité, ni par rapport à l'augmentation de trafic»; «les réponses vagues à nos questions ont clairement indiqué qu'aucune stratégie ne sera mise en place pour minorer le passage de camions ultérieur. Cela fait écho aux graves manquements à la loi sur la transition énergétique où le transfert modal de la route vers le rail est totalement absent; «La RD6204 est une petite route de montagne qui ne pourrait supporter un tel trafic

sans écroulement des chaussées et insécurité permanente pour l'ensemble des usagers»; «il y a une réelle incertitude pour le futur transport des 200.000 m3 de déblais d'anhydrite en Italie»; «il n'y a eu aucune réponse des intervenants sur la question de santé publique»; il s'agit véritablement d'une dégradation programmée de l'air conduisant à un empoisonnement». REN conclut en estimant qu'il est grand temps que l'État français et le Conseil général des Alpes-Maritimes prennent la décision de réviser un projet qui, tel qu'il est conçu aujourd'hui, contribuerait à l'augmentation de la pollution en favorisant la circulation des poids lourds sur un nouvel axe à Tende. (Pour le texte complet de cette réponse : <http://ren.roya.org/>)

La recherche de solutions positives pour la ligne Cuneo-Nice ne s'arrête pas. Le « quasi accident » le 9 Décembre, lorsque deux trains sur la ligne Cuneo-Nice se sont retrouvés sur la même voie, à quelques centaines de mètres l'un de l'autre, juste après la galerie Bossegli, confirme l'urgence des travaux pour la sécurité de la ligne. Après toute une série de réunions, discussions et décisions entre organismes concernés, la situation de la ligne Cuneo-Nice est la suivante: les 29 millions d'euros alloués par le gouvernement italien dans le décret "Sblocca Italia" pour la sécurisation de la ligne Cuneo-Vintimille-Nice ont été attribués à la région Piémont. RFF et RFI sont en phase de rédaction de la convention technique, qui sera terminée en fin d'année. Le gouvernement français, par le contrat État-Régions, a prévu 62 millions euro, sur une période de 5 ans (31 viennent d'être attribués), pour la «perennisation» de la ligne. Les nouvelles, bien que positives, sont en contraste avec un manque d'intérêt général soit de l'Etat français que de l'italien aux lignes secondaires (comme Clermont Ferrand - Ussel ou Thionville - Apach, récemment fermés). Le Comité demande de rester vigilants sur l'avenir de la ligne Cuneo - Nice et du transport ferroviaire en général. Quant à la vie quotidienne de la ligne, deux grands problèmes restent non résolus : le ralentissement sur la ligne de Breil à Tende, la réduction du nombre de trains depuis l'année dernière de 16 à 4. Parmi les questions critiques il y a aussi le manque de coordination entre la programmation ferroviaire et routière, qui, en présence des travaux du doublement du tunnel routier du Tende, à l'origine de longues périodes de fermeture, a des lourdes conséquences sur les conditions de vie de la population et l'économie de la vallée de la Roya. (Source: Comité franco-italien pour la défense et le développement de la ligne Nice-Cuneo-Ventimiglia)

SUISSE

Un autre succès pour le transport urbain durable. Les autorités de Biel sont déterminées à répondre positivement à la demande de «Initiative des villes», pour faire en sorte que la circulation dans la ville n'augmente pas plus. Ainsi, la ville va apporter une contribution importante à l'amélioration de la qualité de vie et à la réduction de l'impact négatif des transports sur l'environnement et la santé humaine. L'initiative a été lancée le 31 Juillet 2012 et déposée le 18 Décembre de la même année, avec 2500 signatures. Elle est soutenue par une douzaine de partis et organisations de la région, de umverkehrR, qui avait déjà lancé avec succès l'initiative dans six autres villes et cantons, ainsi que par Greenpeace et Médecins pour l'Environnement (AEFU). (Source: <http://www.umverkehr.ch/>)



Publications

Bent Flyvbjerg, *What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview*, Project Management Journal, April/May 2014. A télécharger: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2424835
"This paper takes stock of megaproject management, an emerging and hugely costly field of study. First, it answers the question of how large megaprojects are by measuring them in the units mega, giga, and tera, concluding we are presently entering a new "tera era" of trillion-dollar projects. Second, total global megaproject spending is assessed, at USD 6-9 trillion annually, or 8 percent of total global GDP, which denotes the biggest investment boom in human history. Third, four "sublimes" – political, technological, economic, and aesthetic – are identified to explain the increased size and frequency of megaprojects. Fourth, the "iron law of megaprojects" is laid out and documented: Over budget, over time, over and over again. Moreover, the "break-fix model" of megaproject management is introduced as an explanation of the iron law."

NOUVELLES OU ÉVÉNEMENTS 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 pour nous les signaler.

ITE - Initiative Transport Europe

E-mail: info@ite-euro.com.

www.ite-euro.com

Skype: nuova.ite

Facebook: www.facebook.com/ITEeuropa