

Conclusions de Vienne (AT)
(le 7 mai 2009)

**Conclusions des ministres de transport
pour les pays alpins dans le cadre du suivi
de la Déclaration de Zurich
Vienne (Autriche), le 7 mai 2009**

Sur l'initiative de la Suisse et en présence des représentants de la Commission européenne, les ministres de transport d'Allemagne, d'Autriche, de France, d'Italie et de Suisse, à la lumière d'accidents graves survenus dans des tunnels alpins, ont adopté, le 30 novembre 2001, la « Déclaration de Zurich relative à l'amélioration routière, notamment dans les tunnels en zone alpine ». Depuis lors, trois conférences ministérielles ont eu lieu, à savoir à Regensburg, le 11 mai 2004, à Sedrun, le 14 novembre 2005 et à Lyon, le 20 octobre 2006 – à cette occasion, la Slovénie s'est jointe au groupe comme membre -, afin de faire le point sur l'avancement des travaux et de faire le point sur les priorités.

L'objet de la quatrième conférence, qui – à une époque où l'Autriche assume la présidence -réunit les ministres de transport ou leurs représentants à Vienne, le 07.05.2009 est de prendre note des résultats du travail intensif effectué sous la présidence actuelle, de reconnaître le progrès réalisé et de déterminer les mesures auxquelles on procédera à continuation.

En conformité avec la mission qui leur a été confiée à Lyon en 2006, les organes du « Processus de Zurich » ont traité les sujets suivants :

Contrôle et régulation du trafic routier dans les régions alpines

- Une étude a été commandée pour connaître les conditions nécessaires à l'implémentation de nouveaux systèmes de régulation du transport routier de marchandises à travers les Alpes.
- Définition des principes, d'un calendrier et des conditions indispensables à la gestion d'incidents en région alpine.

Mobilité dans les régions alpines

Examen de la possibilité de la saisie commune de données relatives au transport de voyageurs à travers les Alpes.

Sécurité du trafic dans les Alpes

Activités dans le domaine de la « sécurité dans les tunnels ferroviaires ».

Activités réalisées jusqu'ici:

Systemes de gestion du trafic de poids lourds en zone alpine

En vue de l'objectif qui est d'améliorer constamment la sécurité du transport transalpin, de mieux maîtriser, dans une perspective durable, le transport de marchandises sur la route, de fournir l'infrastructure nécessaire et de promouvoir les modes de transport alternatifs, et là, en particulier, le transport ferroviaire, une étude sur les « Meilleures recherches dans le domaine des systèmes de gestion de transport routier des marchandises à travers les Alpes » a été réalisée avec le soutien financier de tous les membres du Groupe de Zurich et de la Commission européenne. L'étude vise à identifier les systèmes appropriés pour la gestion du trafic dans les régions sensibles, là où de telles mesures sont réalisables. Elle décrit le processus de la recherche et de l'évaluation de différents modèles, visant à trouver les solutions les plus appropriées pour les systèmes de gestion de trafic dans le domaine du transport de marchandises à travers les Alpes. Pour surveiller cette étude a été créé le groupe de travail « Comité consultatif », présidé par l'Autriche.

Sur la base de l'étude, ce Comité consultatif a élaboré le « Document rédigé par la présidence » (y compris un résumé), destiné à servir de référence pour la décision que prendront les ministres de transport. Ledit « Document rédigé par la présidence » a été approuvé par la Comité de pilotage. Il met un accent particulier sur la croissance prévue pour le transport de marchandises pendant 3 périodes successives (d'ici 2015, de 2016 au début des années 2020, de 2020 à 2030), de même qu'il accorde une attention spécifique à la situation particulière de l'environnement en zone alpine, ainsi qu'aux objectifs internationaux en termes d'environnement au niveau mondial (Kyoto, directive NEC). Prenant en compte tous ces aspects mentionnés plus haut et les capacités disponibles à cet effet, l'étude a

analysé et évalué à fond les différents systèmes de gestion de trafic, avant d'arriver à une évaluation finale et à des recommandations.

Les prévisions concernant la croissance du transport de marchandises, sur lesquelles se base l'étude, ne prennent cependant pas en compte la crise économique, qui est survenue entre-temps et dont les effets de récession risquent de persister longtemps, tandis que toutes les mesures provoqueraient des coûts élevés et une augmentation des prix.

En accord avec les recommandations, les ministres de transport ou leurs représentants décident :

D'échelonner les mesures éventuelles, qui visent une régulation du transport transalpin de marchandises, en fonction de la disponibilité d'infrastructures ferroviaires nouvelles (en particulier, les tunnels du Saint-Gothard, de LTF et de BBT), ainsi que des services ferroviaires compétitifs :

- - de promouvoir, dans une première phase, l'introduction d'une classe EURO moins polluante, en particulier, d'EURO 6, dès qu'elle sera disponible sur le marché. À cet égard, on pourra envisager pour la zone alpine l'éventualité d'une implémentation de la modulation des péages ou des incitations spéciales en relation avec les classes EURO en respectant les normes légales en vigueur et les obligations juridiques existantes dans les pays respectifs, comme p. ex. les obligations vis-à-vis les concessionnaires d'autoroutes.

de tenter de trouver entre-temps un compromis équitable au centre des discussions actuelles au cours de la révision de la directive « Eurovignette ».

d'étudier en plus les conditions nécessaires pour une mise en place éventuelle des mesures prévues pour les phases suivantes.

- Dans la deuxième phase, il s'agira d'implémenter le modèle « Toll + », en fonction des résultats concrets de la révision de la directive « Eurovignette », afin de maîtriser les effets négatifs croissants en termes de bruit, d'émissions de CO2 et de restrictions de capacité.

- Dans la troisième phase, il s'agira de parvenir à un transfert modal significatif au fur et à mesure que croît la capacité ferroviaire. À cet égard, pour appuyer cette politique, il faudra envisager la mise en place de modèles limitatifs (BTA, SCEQE) et d'autres mesures de récompense possibles.

Les systèmes de gestion de trafic BTA, SCEQE et TOLL+, desquels il est question dans le Document rédigé par la présidence, semblent, en effet, être les plus appropriés à gérer d'une manière durable le transport routier de marchandises, c'est-à-dire, être les plus propices à réduire les effets environnementaux causés par le transport routier, à effectuer le transfert modal et à augmenter la sécurité de transport. Cependant, des études supplémentaires seront nécessaires avant de pouvoir implémenter ces systèmes, et il faut garder à l'esprit qu'en aucune manière, ces systèmes-là ne devront constituer un obstacle ni à l'échange de marchandises ni à la croissance économique, et qu'ils devront, en plus, être conformes à la législation communautaire ainsi qu'aux lois nationales en vigueur.

Or, les ministres de transport ou leurs représentants confient au Comité de pilotage **les missions** suivantes :

- 1) Celle, par rapport à la période précédant la mise en place définitive d'un des systèmes susmentionnés, d'adopter le plus tôt possible l'introduction et la promotion d'EURO 6 en zone alpine, ainsi que d'étudier toutes les conditions juridiques et techniques nécessaires à cet égard.
- 2) En vue de ces trois systèmes susmentionnés (TOLL+; BTA ; SCEQE), il faudrait réaliser une étude exhaustive sur leur introduction éventuelle. Ce sont, en particulier, les aspects suivants qui devront faire l'objet d'un examen très détaillé :
 - le cadre juridique (lois communautaires et nationales – modifications nécessaires)
 - les procédures permettant de définir les systèmes avec des valeurs seuil
 - les mesures à prendre dans le cas d'une introduction échelonnée des systèmes selon les différents pays.

- Les définitions géographiques définitives et leurs mesures accompagnantes (pour résoudre les problèmes provoqués par le détournement), qui, en plus, devront entrer plus en détail en ce qui concerne les capacités et services proposés aux secteurs de la route et du rail.
- Les effets économiques au niveau national et régional de chaque pays, liés aux sujets susmentionnés ainsi que les effets économiques, logistiques, sociaux et ceux ayant une relation avec la politique d'emploi dans le secteur des entreprises de transport de marchandises sur la route

Gestion d'incidents en zone alpine

En exécution de la mission confiée par Lyon 2006 a été créé un groupe de travail spécifique pour la « Gestion d'incidents dans la région alpine », présidé par la Suisse. Les sujets de ce groupe de travail étaient axés sur trois thèmes principaux :

Il fallait d'abord élaborer d'un commun accord une définition du terme d'« incident » et une définition des axes de transit principaux, et développer un système standardisé pour la communication d'informations, afin de garantir que des informations précises soient échangées entre les pays impliqués. Ensuite, le groupe de travail a commencé à mettre en place un site web spécifique, destiné à compléter le système susmentionné de communication d'informations et ayant pour objectif de minimiser les coûts aussi bien que le temps requis, tout cela dans le but d'assurer une information efficace, moins onéreuse et rapide, ainsi que de fournir aux usagers de la route les informations les plus actuelles dans toute la région alpine. Pour conclure, le groupe de travail a élaboré une démarche générale qui devra être suivie en cas d'incident, et il a préparé une liste de trois catégories de mesures potentielles. Les deux premières catégories comprennent essentiellement des exemples de mesures techniques ou administratives, la troisième comporte déjà des mesures politiques et juridiques. En établissant ce condensé, le groupe de travail a pensé qu'en cas d'incident, les mesures devront répondre aux critères suivants : elles doivent être réalisables, être mises en oeuvre sans retard grâce à des procédures simples, et elles doivent être conçues de manière à pouvoir être entreprises

facilement, et pour cette raison, rapidement et avec souplesse, en d'autres mots: en fonction du lieu, de la nature et de la durée de l'événement, il est important de sélectionner toujours la bonne mesure, il doit donc être possible de prendre la bonne mesure au bon moment et au bon endroit.

À cet égard, les ministres de transport ou leur représentants ont décidé de se mettre d'accord sur la définition du terme d'« incident » et sur la définition des axes de transit principaux, sur l'approche générale en cas d'incident, de même qu'ils ont décidé de prendre note des trois catégories de mesures et de suivre la recommandation du groupe de travail qui a été approuvée par le Comité de pilotage et qui se trouve dans le « Résumé du rapport du groupe de travail sur la gestion d'incidents dans la région alpine ».

Conscients de la nécessité d'entreprendre des activités ultérieures, les ministres de transport ou leur représentants confient au Comité de pilotage **les missions** suivantes:

- d'approfondir et de développer davantage les mesures en vue de leur faisabilité et de leur mise en œuvre concrète sur les axes alpins,
- de mettre au point le modèle de communication d'information sur les incidents et la situation au moment donné, tout en prenant spécialement en compte les aspects énumérés dans le chapitre 4 du résumé du rapport,
- en ce qui concerne le site web, d'examiner en détail l'idée, la structure et les contenus de celui-ci, y compris les aspects financiers et organisationnels (administrateur de site web), tout en prenant en compte les sujets énumérés dans le chapitre 5 du résumé du rapport.

Mobilité dans la région alpine

Conformément à la mission confiée à l'occasion de Lyon 2006, les résultats de CAFT 04 ont été publiés, et un site web particulier a été mis en place pour le « Processus de Zurich ». Les pages web permettent de présenter d'une manière interactive à un public plus large non seulement les divers résultats de l'étude, mais aussi la totalité

des travaux du « Processus de Zurich ». Les pages sont proposées dans les langues anglaise, allemande, française, italienne et slovène.

À l'occasion de la réunion d'aujourd'hui sera présentée la « page d'accueil du Processus de Zurich », et les ministres de transport ou leur représentants ont été invités à activer de façon solennelle la « page d'accueil du Processus de Zurich ».

Les données CAFT sont en cours d'actualisation. En Suisse, France, Autriche et – cette année pour la première fois – en Slovénie aussi, on effectue des interviews avec des conducteurs de camion afin d'obtenir une image fiable du transport transalpin des marchandises. De même, la saisie de données est réalisée par rapport aux sociétés ferroviaires. L'Italie fournira ses propres données. De cette manière, on parviendra, de la même manière qu'en 2004, à une description du transport transalpin susceptible d'être approuvée par tous les pays alpins. L'enquête a déjà démarré en Suisse et en Autriche, les autres pays comptent la lancer dans un proche avenir.

En outre, les pays alpins assurent une actualisation exacte des données.

Les experts ont également examiné la question de savoir quelles sources de données sur le transport de voyageurs sont disponibles dans les différents pays alpins. En raison de la situation hétérogène, il sera nécessaire, si l'on veut obtenir des données harmonisées, d'effectuer dans tous les pays alpins une enquête harmonisée, elle aussi, d'un genre comparable à celle sur le transport de marchandises.

Les ministres de transport ou leurs représentants décident d'un commun accord:

- de publier les pages web du « Processus de Zurich » et de les actualiser régulièrement,
- de terminer l'enquête CAFT 09 et d'en publier les résultats périodiquement en temps opportun,
- d'entreprendre des efforts supplémentaires pour élargir les possibilités d'acquisition d'informations sur le transport transalpin, y compris le transport de voyageurs. Il est prévu d'avoir recours aux sources de données existantes afin de minimiser l'apport de ressources.

Sécurité du trafic dans les Alpes

Sécurité dans les longs tunnels ferroviaires transalpins

Afin de savoir s'il est utile de procéder à des échanges d'expérience sur la sécurité des voyages dans les longs tunnels ferroviaires, le Comité de pilotage a demandé à la délégation française d'effectuer une évaluation à cet égard. La France a chargé un expert français en sécurité de transport de contacter des parties prenantes importantes qui sont responsables du fonctionnement et de la sécurité des principaux tunnels ferroviaires transalpins existants, et de rendre compte des sujets les plus importants dans ce domaine. Ceci fait, une réunion a été organisée à Paris le 12 décembre 2008, à laquelle ont participé des experts, des responsables administratifs et des gestionnaires de tunnels ou de réseaux des pays du « Processus de Zurich », afin d'échanger leurs expériences.

Le but principal de l'évaluation n'était pas de comparer les niveaux de sécurité, mais d'examiner les différentes approches et procédures qui sont en vigueur dans les tunnels et qui sont le résultat des conditions opératives et de l'équipement technique en usage dans les tunnels respectifs depuis plusieurs années de fonctionnement.

Les résultats ont montré que pour le transport ferroviaire, le niveau de sécurité est très élevé, voire considérablement plus élevé que ce n'est le cas pour le transport routier. Quoi qu'il en soit, les dangers spécifiques des tunnels peuvent déboucher sur des incidents graves, voire catastrophiques, raison pour laquelle ils demandent à être évalués de façon spécifique.

Quatre sujets doivent faire l'objet d'une attention particulière, vu le volume croissant du trafic et les tendances d'exploitation actuels :

- 1) le transport de marchandises dangereuses ;
- 2) le transport combiné (p. ex. la chaussée roulante) ;
- 3) les méthodes d'intervention, de lutte contre les incendies et de sauvetage ;
- 4) la surveillance des tendances au niveau de l'ensemble du système de transport ferroviaire, en ce qui concerne les dangers à l'intérieur des tunnels

Le rapport suggère que ces quatre sujets soient évalués périodiquement, afin qu'on puisse harmoniser les conditions opératives sur les différents itinéraires et faciliter le transit à travers les Alpes.

Les ministres de transport ou leur représentants décident :

- de prendre note des conclusions du rapport basé sur les échanges entre experts et sur les résultats de la réunion à Paris le 12 décembre 2008 ;
- de saluer le principe de procéder à des échanges réguliers sur la sécurité dans les tunnels ferroviaires alpins majeurs ;
- de demander à la France d'organiser la réunion suivante.

Nouvelle Présidence

Les ministres de transport et leurs représentants remercient la Présidence autrichienne pour le travail effectué. Ils décident unanimement de transmettre la Présidence pour la période 2009 – 2011 à la Suisse. Après la Suisse, la Présidence sera exercée par l'Allemagne, puis par l'Italie et par la Slovénie. Ensuite, la Présidence passera, comme par le passé, à tour de rôle d'un pays à l'autre, en commençant par la Suisse.

Fait à Vienne (Autriche), le 7 mai 2009