

Résolution franco-italienne

sur la circulation des poids lourds à travers les Alpes franco-italiennes : il faut réduire de moitié le trafic avant 2020.

CIPRA France et CIPRA Italia ont adopté la résolution commune suivante :

1. Elles rappellent **les enjeux stratégiques du transfert vers le ferroviaire du transport des marchandises et les conditions préalables et urgentes à sa mise en œuvre**

2. Elles considèrent que le transfert des marchandises de la route vers le rail est une priorité absolue cohérente avec les dispositions prévues dans **le Protocole transport de la Convention alpine** et affirment l'urgence d'une ratification complète du Protocole transport par le parlement italien et sa mise en œuvre sans restrictions, en France comme en Italie.

3. Elles affirment **la nécessité pour ces États d'afficher des objectifs ambitieux à court terme pour une réduction progressive du trafic de marchandises sur les routes. En 2004, les vallées du nord des Alpes franco-italiennes (Mont-blanc + Fréjus) ont vu transiter 24 millions de tonnes de marchandises transportées par camion. D'ici à 2020 ce tonnage doit être réduit de moitié (1).**

4. Elles sont globalement d'accord sur l'urgence des mesures à prendre pour que ce transfert s'accomplisse :

5. Elles souhaitent que **le projet Lyon - Turin** soit resitué dans les contextes nationaux et européens de soutien au transfert modal. Le projet de création d'un tunnel de base ne doit pas freiner d'autres priorités, côté français, comme côté italien. Il ne faut pas seulement améliorer (reconsidérer) les traversées alpines mais commencer dès maintenant à améliorer les performances des lignes actuelles, supprimer les points critiques et adapter les modes de fonctionnement.

6. Elles refusent **la poursuite de réalisations routières ou autoroutières à travers les alpes.**

7. Elles dénoncent et exigent le retrait de la décision de création au Fréjus d'une nouvelle galerie. Cette nouvelle galerie aurait les

Risoluzione franco – italiana :

traffico pesante attraverso le Alpi italo – francesi. L'obiettivo è il dimezzamento entro il 2020.

CIPRA Francia e CIPRA Italia hanno adottato la seguente risoluzione comune:

1. Esse ricordano **il carattere strategico del trasferimento su ferro per il trasporto delle merci e le condizioni preliminari e urgenti alla sua messa in opera.**

2. Considerano che il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia è una priorità assoluta, coerentemente con le misure previste dal **protocollo sui trasporti della Convenzione delle Alpi** ed affermano l'urgenza di una piena ratifica del protocollo sui Trasporti da parte del Parlamento Italiano, e una sua piena attuazione senza restrizioni in Francia come in Italia.

3. Esse affermano pertanto **la necessità di obiettivi ambiziosi e a breve termine di riduzione progressiva del trasporto merci su strada: nel 2004 i valichi alpini delle Alpi occidentali franco – italiane (Monte Bianco + Fréjus) sono stati attraversati da 24 milioni di tonnellate di merci trasportate da camion. Entro il 2020 questa quantità deve essere dimezzata (1).**

4. Sono complessivamente d'accordo sull'urgenza delle misure da adottare affinché tale trasferimento si compia :

5. Si augurano che **il progetto Lione-Torino** sia restituito ai contesti nazionali ed europei di sostegno al trasferimento modale. La parte di progetto che riguarda il tunnel di base non deve frenare altre priorità, sul versante francese come sul versante italiano. Bisogna cominciare da subito a migliorare le prestazioni delle linee attuali secondo una logica che affronti le criticità della intera rete puntando alla soppressione dei punti di criticità, senza limitarsi alla semplice opera di attraversamento alpino.

6. **Rifiutano il proseguimento di nuove realizzazioni o potenziamenti stradali o autostradali attraverso le Alpi.**

7. Denunciano ed esigono il ritiro della decisione di creare al Frejus una nuova galleria. Questo nuovo tunnel ha le caratteristiche di una nuova viabilità di

caractéristiques d'une nouvelle voie de transit et réaliserait de fait le doublement de la galerie actuelle.

8. Pour les mêmes raisons, elles demandent l'abandon de tout projet de création de nouvelles infrastructures routières à travers les alpes franco-italiennes. Ces opérations anéantiraient définitivement les chances de créer une alternative crédible au transport routier dans les Alpes franco-italiennes.

9. La mutation volontariste du transport de marchandises suppose une transformation radicale de la logistique des transports, qui va bien au-delà de la question des infrastructures ferroviaires.

10. Elles demandent l'amélioration des réseaux ferroviaires existants, la création de plateformes multimodales, la mise en œuvre de nouvelles technologies, une nouvelle politique pour la logistique, l'achèvement des nouvelles infrastructures en construction (de Ventimiglia à la Suisse), le renforcement du transfert modal déjà mis en place grâce au cabotage en méditerranée.

11. Elles rappellent que les conditions de réussite du transfert modal sont liées à l'état du réseau ferroviaire et aux modes, moyens et conditions de son exploitation, mais aussi aux conditions de collecte et d'expédition des marchandises.

12. Elles incitent par conséquent les États à relancer vigoureusement la réorganisation du secteur des transports, en favorisant le développement des sociétés de logistique intermodale et en renonçant – définitivement - à toutes formes de soutien dédié exclusivement au transport routier.

13. Elles rappellent que les coûts du transport doivent refléter la réalité des charges d'investissement, de fonctionnement et d'entretien ainsi que les coûts environnementaux et sociaux. Cependant, les mesures de tarification ne suffiront pas à améliorer le transfert modal qui nécessite une autre politique volontariste de transport.

14. Elles considèrent que les actions qui permettront de renforcer l'efficacité, l'intégration environnementale et la sécurité du trafic en amont et de part et d'autre du tronçon central de la liaison Lyon-Turin doivent être prioritaires.

15. Elles s'interrogent sur la pertinence de l'ouverture en France **d'une enquête publique**

transito, e rappresenta di fatto il raddoppio della attuale carreggiata.

8. Per le stesse ragioni chiedono l'abbandono di qualunque progetto di creazione di nuove infrastrutture stradali attraverso le Alpi franco – italiane. Questi interventi annullerebbero definitivamente le possibilità di creare una alternativa credibile al trasporto stradale nelle Alpi franco-italiane.

9. La volontà di cambiamento del trasporto delle merci presuppone una trasformazione radicale della logistica dei trasporti che va ben al di là della questione delle infrastrutture ferroviarie.

10. Reclamano il miglioramento della rete ferroviaria esistente, la creazione di piattaforme multimodali, l'adozione di nuove tecnologie, una nuova politica della logistica, lo sfruttamento delle nuove infrastrutture ferroviarie in costruzione (da Ventimiglia alla Svizzera), il trasferimento modale già in atto grazie al potenziamento dei porti e del cabotaggio nel Mediterraneo.

11. Ricordano che le condizioni per la riuscita del trasferimento modale sono connesse innanzitutto allo stato della rete ferroviaria e alle modalità, ai mezzi e alle condizioni del suo utilizzo, ma anche alle condizioni della raccolta e della spedizione delle merci.

12. Occorre pertanto un impegno degli Stati a incentivare fortemente la riorganizzazione del settore dei trasporti, favorendo lo sviluppo di società di logistica intermodale ed abolendo - definitivamente- ogni forma di sostegno all'autotrasporto puro.

13. Esse ricordano che i costi del trasporto devono rispecchiare la realtà dei costi degli investimenti, del funzionamento e della manutenzione così come dei costi ambientali e sociali. Ciò nonostante, le misure di tariffazione non basteranno da sole a migliorare il trasferimento modale che necessita di un'altra politica del trasporto.

14. Considerano che le azioni che permetteranno di migliorare l'efficienza, l'integrazione ambientale e la sicurezza del traffico da una parte e dall'altra del troncone centrale del collegamento Lione-Torino devono essere prioritarie.

15. Si interrogano sulla pertinenza dell'apertura solo in Francia di **un'inchiesta pubblica** sul tunnel di

qui ne concerne pas la partie italienne sur le tunnel de base, qui est pourtant un ouvrage transfrontalier.

16. Sur la base de ces prévisions, pour accélérer le processus nécessaire de transfert modal des marchandises et des voyageurs **et améliorer la qualité du processus démocratique de décision concernant les projets ferroviaires**, les associations signataires proposent de réaliser un **livre blanc des projets de développement ferroviaires dans les Alpes franco-italiennes**.

17. Elles sollicitent auprès des autorités politiques de l'État et des régions concernées, les financements qui permettront de réaliser ce document.

base, che non riguarda la parte italiana, trattandosi della realizzazione di un'opera transfrontaliera.

16. Sulla base di queste previsioni, per accelerare il necessario processo di trasferimento modale delle merci e dei passeggeri e **per migliorare la qualità del processo democratico decisionale riguardante questi progetti ferroviari**, le associazioni firmatarie propongono di realizzare un **libro bianco dei progetti di sviluppo ferroviarie nelle Alpi franco-italiane**.

17. Sollecitano presso le autorità politiche statali e regionali interessate i finanziamenti che permetteranno di realizzare questo documento.

Grenoble, le 02 07 2006

Torino, 02 07 2006

Patrick Le Vaguerèse, Président

Damiano Di Simine, Presidente



MNEI
5 place Bir Hakeim
F-38000 Grenoble
Tél. / Fax : +33 (0)4 76 48 17 46
france@cipra.org
www.cipra.org



Via Pastrengo 13
I-10128 Torino
Tel.: 0039-011-548626
Fax: 0039- 011-503155
cipra@arpnet.it
www.cipra.org