
TRANSPORT FRET FRANCE-ITALIE COMMENT BAISSER LA FACTURE DES COÛTS EXTERNES ?

A la demande du Parlement européen, la Commission de Bruxelles va proposer cette semaine une méthodologie de calcul des coûts externes ainsi qu'un projet de rédaction pour la future directive Eurovignette 3.

Sur les bases du rapport Delft/Impact publié en début de cette année par la commission, le **Comité pour la Transalpine** a mené sa propre étude dont les résultats sont publiés aujourd'hui, dans le but d'appliquer les valeurs unitaires proposées dans ce document aux spécificités des transports de marchandises traversant la frontière entre la France et l'Italie.

Dans le scénario proposé, a été évaluée, à l'horizon 2020, la variation des coûts externes (bruit, congestion, pollution, changement climatique, accidents, impact paysage, etc...) dans **l'hypothèse d'un transfert sur le rail de l'équivalent d'un million de poids lourds par an.**

Il est essentiel de rappeler qu'aujourd'hui le total annuel de passages de camions sur cette frontière est de trois millions et que le **Comité pour la Transalpine** a fait l'an passé **« Dix propositions pour doubler la part du rail »** et rééquilibrer les flux de marchandises empruntant les différents passages frontaliers routiers et ferroviaires du Mont-Blanc à Vintimille.

D'après les calculs effectués, les coûts externes liés au transport routier de 16 millions de tonnes sur une distance moyenne de plus de 1.200 kms (soit la longueur réelle des parcours constatée dans l'enquête CAFT 2004) s'élèvent à 557 M€/an. Transférés sur le rail et empruntant la future liaison Transalpine Lyon-Turin, le transport des mêmes quantités induirait des coûts externes estimés à 64 M€ (y compris les parcours routiers de pré et post-acheminement). **La facture des coûts externes serait donc allégée de 493 M€ par an** dans ce scénario réaliste.

Ce résultat confirme le bien-fondé des calculs socio-économiques qui ont justifié la déclaration d'utilité publique du tunnel de base de la liaison Transalpine, signée par le Premier ministre François Fillon le 18 décembre 2007.

Le **Comité pour la Transalpine** demande en conséquence aux deux gouvernements français et italien de **désigner d'ici la fin de cette année le maître d'ouvrage (ou promoteur)** qui sera chargé de la construction du tunnel de base du Mont-Cenis, cofinancé par l'Europe. Et de concrétiser l'un des objectifs du Grenelle de l'environnement à savoir : « une politique durable de transport qui tient compte non seulement des coûts économiques, mais également sociaux et environnementaux » (projet de loi présenté en Conseil des ministres – 11 juin 2008).

Pour tous renseignements complémentaires et consultation des documents en ligne:

Comité pour la Transalpine : www.transalpine.com
info@transalpine.com
Tél. +33 (0)4 72 59 51 57