

factsheet

# Bourse du transit alpin



Les Alpes sont un milieu naturel précieux et écologiquement très sensible. **Les nombreux camions qui y circulent menacent la sécurité et la santé de la population, ainsi que l'équilibre écologique. Les Alpes doivent être mieux protégées des effets néfastes du transport routier. Pour ce faire, il existe une solution conforme aux principes du marché: la bourse du transit alpin (BTA).**



**Bourse du transit alpin: plafonnement, attribution, commerce. La bourse du transit alpin veut transférer les marchandises en transit de la route au rail par la délivrance de droits de transit pour les camions. Les droits de transit délivrés pourront être négociés sur le marché. Comme pour les autres biens dont la quantité est limitée, c'est la demande qui déterminera le prix.**

**Comment fonctionne la bourse du transit alpin?**

**1. Limitation.** Le nombre de poids lourds admis à franchir les Alpes sera limité à un niveau écologiquement supportable par décision des autorités politiques. Le volume de trafic actuel sera ramené progressivement au niveau visé. Tout camion d'un poids total autorisé supérieur à 3,5 tonnes devra bénéficier d'un droit de transit pour franchir les Alpes.

**2. Attribution.** Les droits de transit alpin seront distribués gratuitement comme bonus aux entreprises de transport qui utilisent spontanément le rail (1 unité de transit routier contre X unités de transport ferroviaire), ou vendus aux enchères aux plus offrants.

**3. Commerce.** Les droits de transit alpin pourront être utilisés par leurs détenteurs eux-mêmes ou cédés librement. Un système d'information fournira les prix comparatifs pour le transport par rail.

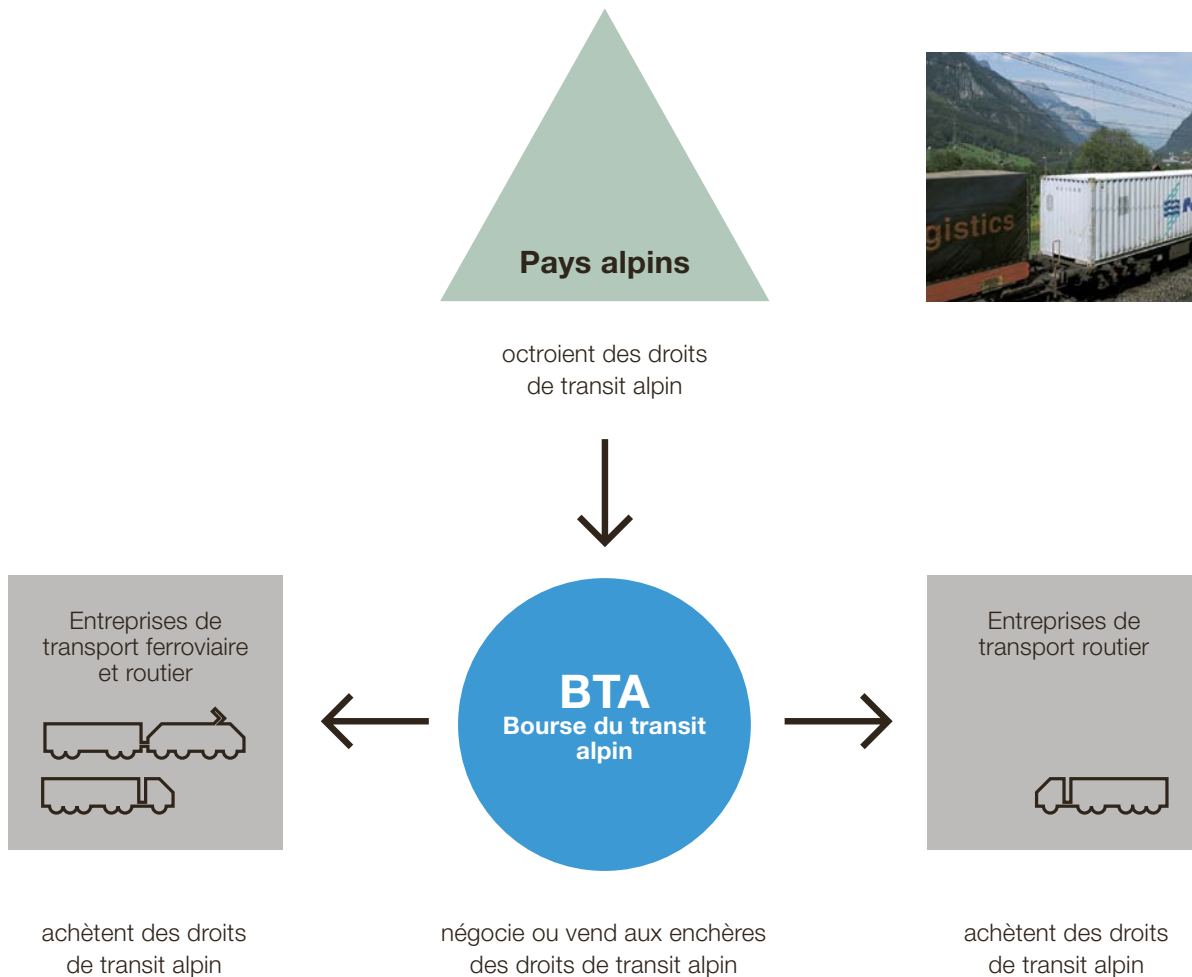
**Les autorités politiques définiront les conditions cadre, le marché s'occupera du reste.** Les autorités politiques fixeront le nombre maximal de trajets automobiles lourds autorisés à travers les Alpes, en tenant compte d'impératifs politiques (transfert modal) et de critères comme la protection de l'environnement et de la santé, la sécurité, etc. Le reste sera régi par le marché. C'est la demande qui déterminera le prix.

**Avantages pour l'économie.** La bourse du transit alpin apportera des avantages à l'économie. Les transporteurs pourront planifier leurs trajets longtemps à l'avance. La limitation du nombre de trajets permettra d'éviter une surcharge du système de transport, ainsi que les bouchons de poids lourds. Car qui ne disposera pas d'un droit de transit ne pourra pas circuler. Les exploitants des routes n'auront pas besoin d'aménager et d'exploiter de vastes aires d'attente, ce qui diminuera leurs coûts. Le système fournira des bases décisionnelles claires en ce qui concerne le choix du mode de transport. Les transporteurs s'efforceront d'éviter les trajets à vide et les transports inutiles.

Le système de la bourse du transit alpin induira un rapprochement entre le coût global du transport routier et le coût de l'offre ferroviaire concurrente. L'avantage actuel de la route en matière de prix sera ainsi neutralisé. En même temps, les coûts liés aux temps d'attente dans les bouchons diminueront, et il y aura moins d'incertitudes quant à la durée des trajets.

«Tout économiste sait qu'une denrée rare – en l'occurrence la qualité de l'environnement ou le nombre «supportable» de courses en transit – doit être traitée comme telle. L'Etat doit, pour l'utilisation de cette ressource limitée, créer un marché sur lequel les droits de disposition pourront se négocier.»

Prof. Wilfried Puwein, Institut autrichien de recherche économique (WIFO), Vienne



**Le rail pourra faire jouer ses atouts.** La concurrence entre les différentes entreprises ferroviaires empêchera les chemins de fer de pousser leurs tarifs à leur gré vers le haut. Le nombre de droits de transit étant connu et leur prix évaluable, il en résultera pour l'économie une incitation forte à réorganiser la logistique à long terme. Le rail n'aura alors plus à jouer le rôle de soupape de trop-plein en mettant à disposition temporairement une chaussée roulante, mais pourra faire valoir pleinement ses véritables atouts dans le transport combiné non accompagné et dans le transport par wagons complets. Un système d'information renseignera sur les solutions de substitution et permettra la réservation directe.

**Une solution pour tout l'arc alpin.** Le système de la bourse du transit alpin est applicable à l'ensemble de l'arc alpin. C'est d'ailleurs souhaitable si l'on veut éviter un trafic de contournement. La BTA est tout à fait compatible avec la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse, le péage autrichien et les taxes de franchissement des tunnels alpins franco-italiens. Si les droits de transit ne sont pas mis aux enchères mais distribués gratuitement aux utilisateurs du rail, il n'en résultera aucune taxe gouvernementale supplémentaire; les bénéfices resteront dans l'économie.

**Une solution eurocompatible.** L'UE est, comme la Suisse, tributaire du bon fonctionnement du système de transport pour ses activités économiques. Dans le passé récent, les accidents graves survenus dans des tunnels alpins, les éboulements et les crues ayant entraîné la fermeture de certains passages alpins durant des mois, ont porté préjudice à l'économie et incité les pays alpins à un changement de réflexion et à une solidarité.

La bourse du transit alpin est conforme aux principes du marché, garantit le libre choix du moyen de transport et n'est pas discriminatoire: «La bourse du transit alpin de type cap-and-trade permet d'atteindre un objectif de transfert défini de manière sûre, efficace et dans les délais impartis.»

ODT/OFT, Rapport final sur la bourse du transit alpin: étude de faisabilité pratique, 2007



Dans leur Déclaration de Zurich du 30 novembre 2001, les ministres des transports des pays alpins ont approuvé de fait des limitations quantitatives du trafic par l'instauration d'une circulation unidirectionnelle, de limitations de vitesse ou d'interdistances minimales. Ils ont compris que, si l'on ne réduit pas nettement le nombre de trajets, le transit routier alpin pourrait être un jour totalement paralysé, soit à cause d'un nouvel accident catastrophique, soit en raison de l'opposition de la population riveraine.

La Convention alpine, ratifiée par l'UE en 1996 déjà, prône des incitations conformes à l'économie de marché pour orienter le trafic, dans la mesure où elles n'entraînent pas de discrimination. Une étude de l'Agence européenne de l'environnement (AEE) de 2001 reconnaît la sensibilité particulière des régions alpines et préconise, pour leur protection, des mesures plus efficaces pouvant aller jusqu'à l'endiguement du trafic si nécessaire.

Dans l'examen à mi-parcours (2006) du Livre blanc de l'UE sur les transports, la Commission européenne écrit: «Les redevances peuvent être modulées pour tenir compte de l'incidence environnementale ou des risques liés à la congestion, notamment dans les zones urbaines et les zones sensibles d'un point de vue écologique. Dans ces zones, d'autres formes de répartition des capacités pourraient être utilisées, telles que les échanges commerciaux de droits de transit.»

Le libre choix du moyen de transport, l'interdiction de contingentement ainsi que la non-discrimination sont le credo de la politique européenne des transports. La bourse du transit alpin est tout à fait compatible avec ces principes. Elle est un instrument conforme à l'économie de marché. Toutefois, ce n'est pas l'objectif de politique des transports en lui-même, mais seulement la régulation du prix du transport routier nécessaire à la réalisation de cet objectif, qui sera laissée aux forces du marché. La limitation quantitative du trafic, en vigueur dans les faits depuis longtemps pour des raisons de sécurité, sera régie non pas à travers d'imprévisibles bouchons, mais de manière non discriminatoire via un système intelligent fondé sur des droits de transit négociables. En même temps, l'objectif écologique pourra être atteint avec des coûts socio-économiques minimaux. C'est ce que confirment deux études suisses des années 2004 et 2007, qui attestent la faisabilité technique, fonctionnelle et pratique de la bourse du transit alpin.

Pour en savoir plus: [www.bourse-du-transit.org](http://www.bourse-du-transit.org)

«Pour favoriser le report modal dans les zones de montagne encore plus sensibles à la pollution atmosphérique, la bourse du transit est une solution pratique et adaptée aux contraintes économiques du secteur des transports.»

Michel Dubromel, France Nature Environnement (FNE),  
membre du conseil d'administration de la SNCF

#### Impressum

Initiative des Alpes, Herrengasse 2, case postale 28, CH-6460 Altdorf 1  
tél. +41 (0)41 870 97 81, fax +41 (0)41 870 97 88, info@alpeninitiative.ch, www.initiative-des-alpes.ch

Photos: Kurt Baumann (glacier de Hüfi, Tödi, Göschenentalp); Sammlung Gesellschaft für ökologische Forschung, Munich (autoroute du col du Brenner); CFF (trains de marchandises)