

28.01.2014 - 11:30 Uhr

## La bourse du transit alpin est réalisable juridiquement Communiqué de presse commun de l'Initiative des Alpes, de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes CIPRA et des Verts autrichiens

Altdorf (ots) -

Juridiquement, rien ne va à l'encontre de l'introduction d'une bourse du transit alpin (BTA) - à condition que les états alpins aient la volonté politique de la mettre en oeuvre. Telle est la conclusion tirée d'une étude mandatée par l'eurorégion Tyrol-Haut Adige-Trentin.

«Aucun obstacle juridique incontournable n'entrave l'introduction d'une BTA.» Telle est la conclusion d'Astrid Epiney, directrice de l'Institut de droit européen de l'Université de Fribourg, dans son étude «Compatibilité de l'introduction d'une bourse du transit alpin avec les contraintes du droit européen» mandatée par l'eurorégion Tyrol-Haut Adige-Trentin. «Si l'objectif à atteindre est un report effectif du trafic de marchandises transalpin sur les rails et donc une réduction réelle des nuisances environnementales dans les régions concernées, alors il n'existe sans doute aucune alternative qui soit aussi efficace qu'une bourse du transit alpin», parachève Madame Epiney. La condition pour l'introduction de cet instrument de gestion reste la volonté politique des états alpins. Seul l'accord sur les transports terrestres CH-EU, devrait être adapté juridiquement. Un remaniement de cet accord est d'ailleurs prévu pour les années à venir.

« Il est clair que sans bourse du transit alpin, il n'y aura pas de transfert », explique Fabio Pedrina, président de l'Initiative des Alpes. Une étude rendue publique en 2013 par l'OFT concernant la répercussion de la mise en service des NLFA sur le transfert révèle notamment que la mise en exploitation des tunnels de base à elle seule ne suffira pas à transférer les poids lourds de la route au rail. Aujourd'hui déjà, les tunnels du Gothard et du Lötschberg ne sont utilisés qu'à 60 pour cent. Dans l'ensemble de l'arc alpin, le problème de transit ne sera pas résolu par de nouvelles infrastructures. « Les régions alpines doivent être conscientes de leurs potentiels et de leurs capacités limitées en matière de trafic, elles doivent aussi développer des visions et fixer des critères qualitatifs concrets ainsi que des objectifs de réduction », déclare Claire Simon, directrice de la CIPRA.

La BTA peut aussi compter sur l'appui régional. L'eurorégion Tyrol-Haut Adige-Trentin requiert depuis plusieurs années l'introduction d'une BTA. Ainsi, le parlement conjoint des trois régions avait déposé une motion dans ce sens en 2011 auprès du gouvernement italien. Par ailleurs, en mai 2012 et dans le cadre du projet iMonitraf, d'autres régions alpines de transit ont réclamé en commun l'introduction d'un tel instrument de gestion. «C'est aux gouvernements des pays alpins de satisfaire aux revendications des régions alpines et de respecter la volonté politique de la population», rapporte aussi Georg Willi, des Verts autrichiens.&#8195;

«Zur Vereinbarkeit der Einführung einer Alpentransitbörse mit den Vorgaben des EU-Rechts» (en allemand):  
[www.unifr.ch/euroinstitut/assets/files/pdf/cahiers\\_fribourgeois/Cahier\\_15.pdf](http://www.unifr.ch/euroinstitut/assets/files/pdf/cahiers_fribourgeois/Cahier_15.pdf)

Contact:

Fabio Pedrina, président de l'Initiative des Alpes, +41 79 249 29 42

Claire Simon, directrice CIPRA, +423 237 53 53

Georg Willi, porte-parole transports des Verts au Parlement autrichien, +43 664 543 57 53

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100002430/100750406> abgerufen werden.