

RÉSOLUTION

adoptée le 30 mai 2015, Cuneo/Bellinzone

Protection alpine au lieu d'extension des routes de transit

Depuis les années 1970, les Alpes n'ont jamais été autant menacées par des projets routiers qu'aujourd'hui. Dans tous les pays alpins, des aménagements d'axes de transit alpins sont en phase de planification voire même en cours de réalisation.:

- Le doublement du **tunnel routier du Fréjus** entre la France et l'Italie a commencé par le percement d'une galerie de sécurité. En 2012, la politique manquait à sa promesse et décidait d'ouvrir complètement la galerie de sécurité au trafic.
- L'aménagement du **tunnel routier du Col-de-Tende** entre la France et l'Italie permettra de doubler les capacités après son inauguration en 2020.
- En 2016, la population suisse se prononcera sur le **doublage du tunnel routier du Gothard**, de un à deux tubes. En outre, l'aménagement de la route de l'**Axen**, importante voie d'accès, a été décidé.
- Le **tunnel urbain planifié de Feldkirch A** accentue la pression sur le Liechtenstein dans le but d'aménager une liaison directe entre l'A14 (Vorarlberg) et l'A13 en direction du San Bernardino.
- En Italie, l'aménagement de la voie de desserte menant au col du Brenner, l'**Autostrada della Val d'Ástico** et l'**Autostrada d'Alemagna**, est prévu.
- Le **tunnel Karawanken** entre l'Autriche et la Slovénie devrait être aménagé jusqu'en 2023.





Le doublement du tunnel des Tauern en Autriche montre quelles sont les conséquences de tels projets : au cours des quatre années qui ont suivi l'aménagement, le trafic a augmenté de près de 20%, malgré la crise économique, portant ainsi atteinte à la qualité de la vie des habitants et de la faune de façon durable.

Les nombreux projets d'extension réduisent à néant les acquis de la politique des transports obtenus dans les années 1990 : la signature et la ratification du protocole Transports de la Convention alpine dans l'Union européenne et l'adoption de l'initiative des Alpes en Suisse. Et cela malgré l'interdiction d'extension des routes de transit dans la région alpine en vigueur libellée dans le protocole Transports et l'article sur la protection des Alpes !

C'est pour cette raison que l'Initiative des Alpes et l'Initiative Transport Europe ITE revendiquent :

- le respect des interdictions d'extension des axes de transit dans la région alpine ;
- une politique en faveur du transfert du trafic de marchandises de la route au rail, efficace et coordonnée autant que possible à l'échelle des Alpes ;
- le respect des valeurs limites en vigueur concernant les émissions sonores et polluantes afin de ne pas compromettre encore plus la santé de la population ;
- la diminution des émissions de CO2 due au trafic ;
- l'exploitation des capacités ferroviaires dans leur intégralité (y compris celles créées avec la mise en exploitation en 2016 du tunnel de base NLFA au Gothard)
- l'introduction à l'échelle européenne d'une eurovignette ainsi que l'augmentation de la RPLP en Suisse au niveau maximal autorisé ;
- la mise en place d'une bourse du transit alpin ou d'un instrument de transfert d'efficacité similaire ;
- l'intensification des contrôles de sécurité pour le trafic lourd sur les routes ;
- l'encouragement de systèmes innovants de chargement des marchandises tels que Modalohr, Nikrasa et Cargobeamer ;
- l'abandon du projet de construction d'un 2e tube au Gothard.