

ANNEXES

Annexes

- 0.** Les réglementations du transit routier : Communauté, Suisse, Autriche
- 1.** Volumes 2010 par scénario (3 scénarios, avec hypothèse haute et basse).
Ventilation des volumes par mode : route (autoroute ferroviaire exclue), fer et autoroute ferroviaire, et par type de produits
- 2.** Plates-formes logistiques et chantiers de transbordement en France et en Italie
- 3.** Plates-formes de la région Rhône-Alpes
- 4.** Itinéraires actuels des flux France / Italie et des flux Europe / Italie transitant par le territoire français.

REGLEMENTATIONS ET DROITS D'USAGE AUTOROUTIERS

INTRODUCTION

Les réglementations liées aux transports internationaux et au transit connaissent une harmonisation relative au sein de la Communauté Européenne. Concernant plus précisément les pays touchés par les trafics à destination de l'Italie deux pays sont dans des situations très particulières : l'Autriche et la Suisse.

I) LES PAYS MEMBRES DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE

1) Les caractéristiques techniques :

Les pays de la Communauté Européenne ne disposent pas d'une harmonisation complète des règles en matière de caractéristiques techniques des camions autorisés sur leur territoire.

Au niveau des poids, chaque pays membre possède sa propre norme :

- France, Espagne et Allemagne 40 tonnes
- Pays Bas et Scandinavie 48 tonnes
- Italie 44 tonnes (depuis peu, auparavant était à 40 tonnes)
- la Belgique doit être proche des 44 tonnes.

Les camions doivent être conformes aux normes du territoire sur lequel ils se trouvent.

Au niveau des dimensions des camions, l'harmonisation devrait se faire prochainement, une directive est en cours d'élaboration. Elle prévoit un alignement des dimensions sur la norme actuellement en place en France et en Allemagne soit 18,75 mètres.

Au niveau des autres aspects techniques (freinage, éclairage) les distorsions sont minimales et ne peuvent pas véritablement avoir d'incidence sur le choix des itinéraires.

Etant donné le faible risque que représentent les opérations de contrôle, nombreux sont les transporteurs routiers qui sont tentés d'appliquer leurs normes pour des transports réalisés en dehors de leur territoire. Ceci semble plus possible sur des itinéraires de courte ou moyenne distance au delà des postes frontières, les risques de se faire contrôler étant plus faibles que sur de longues distances.

2) Les caractéristiques sociales :

La réglementation sociale européenne dans les transports routiers s'applique sur le territoire de tous les Etats membres de la CEE en transport national ou international pour des véhicules de 3,5 tonnes de poids total en charge.

Cette réglementation fixe les règles des temps de conduite maxima et l'obligation d'équiper les véhicules d'appareils de contrôle.

Concernant les temps de conduite, la règle générale fixe :

- à 4h30 le nombre maximum d'heures de conduite sans interruption suivies d'une interruption de 45 minutes ou,
- à plusieurs interruptions d'au moins 15 minutes chacune réparties dans la période de conduite continue et dont le total doit atteindre également au moins 45 minutes par période de 4h30 de conduite.

Les transporteurs routiers des différents pays membres de la CEE sont plus ou moins laxistes quant à l'application de ces règles de base.

Concernant les jours où les infrastructures routières et autoroutières sont accessibles au camions, chaque pays possède ses propres règles (voir en annexe la liste des jours fériés en 1996 et les restrictions de circulation dans divers pays de la Communauté Européenne). Les restrictions de circulation sont loin d'être uniformes et de fortes distorsions apparaissent, la France faisant partie des pays les plus stricts et les Pays-Bas n'imposant que de très faibles restrictions.

Remarque : En Allemagne, on attache une plus grande importance au contrôle des temps de conduite qu'aux poids et dimensions des camions.

3) Les droits d'usage autoroutiers :

La Communauté Européenne n'a pas encore harmonisé le système de péage. Les pays de la CEE se divisent en deux groupes principaux :

- les pays du Sud sont équipés de péages sur les axes autoroutiers,
- les pays du Nord, et plus particulièrement la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, le Danemark et les Pays-Bas, possèdent un système d'Eurovignette (la Suède et la Finlande devraient prochainement adopter ce système).

L'Eurovignette est une somme à acquitter pour les camions (immatriculés ou non dans l'un de ces cinq Etats) effectuant un transport sur l'un ou plusieurs de ces territoires. La vignette est calculée sur une base forfaitaire à la journée, à la semaine, au mois ou à l'année en fonction du nombre d'essieux du véhicule, (indépendamment de la distance parcourue sur le ou les territoires). Elle permet l'accès à l'ensemble du réseau autoroutier des pays cités ci-avant.

L'Eurovignette est disponible dans les stations service et certains organismes disposant du droit de vente en France et dans d'autres pays.

Alors que le droit d'usage autoroutier est estimé à 80 centimes en moyenne sur les autoroutes française (estimation de la FNTR), les prix de l'Eurovignette sont les suivants (données 1996) :

	max. 3 essieux	min. 4 essieux
1 journée	39,35 FF	39,35 FF
1 semaine	131,17 FF	216,42 FF
1 mois	491,87 FF	819,42 FF
1 année	4861,32 FF	8102,20 FF

On peut alors constater que les pays disposant du système de l'Eurovignette sont globalement moins chers que la France, ce qui peut expliquer le choix des itinéraires de transit via les Pays Bas, le Bénélux et surtout l'Allemagne pour les produits en provenance du Nord Europe à destination de l'Italie.

II) L'AUTRICHE :

1) Accord entre la Communauté Européenne et l'Autriche

La CEE et la République d'Autriche ont signé le 27 Novembre 1992 un accord en matière de transit de marchandises par rail et par route.

L'objectif de cet accord est de promouvoir le transport ferroviaire (en particulier le transport combiné) et de réglementer le transport routier dans un cadre portant sur le trafic ferroviaire et routier de transit.

L'accord s'inscrit dans la politique commune des transports de la Communauté et il correspond à un régime transitoire accordé jusqu'en 2003.

a) Le volet transport ferroviaire et combiné

En matière de transport ferroviaire et combiné, l'accord convient du développement du transport transalpin basé sur les axes suivants :

- axe du Brenner : Munich-Verone-Bologne,
- axe des Tauern : Munich-Salzburg-Villach,
- axe Pyhrn-Col du Schober : Ratisbonne-Graz,
- Axe du Danube : Nuremberg-Vienne.

L'Autriche s'engage aussi à réaliser un certain nombre d'aménagements sur son territoire et à renforcer sa coopération avec la Communauté pour le projet de tunnel au Brenner.

Les principaux objectifs sont :

- l'utilisation du transport combiné de bout en bout et sur de longues distances,
- la promotion des techniques modernes de transport non accompagné,
- l'harmonisation du poids, des dimensions et des caractéristiques techniques du matériel destiné au transport combiné,
- la facilitation des accès aux terminaux...

Les prix doivent évoluer pour que le prix du transport combiné soit comparable au prix du transport routier.

Les Etats peuvent participer au financement des infrastructures faisant la promotion du transport combiné à travers les Alpes.

b) Le volet transport routier et le système d'écopoints

Concernant le transport routier, l'accord établit que les règles de poids et dimensions de l'essieu moteur appliquées dans la Communauté pour les camions, remorques et semi-remorques sont appliquées en Autriche.

Le **poids maximum de charge est de 38 tonnes** exception faite des :

- **39 tonnes** accordées pour le transport combiné de remorques et semi-remorques manutentionnables par grues,
- **42 tonnes** pour le transport combiné de conteneurs ou caisses mobiles en parcours initial ou terminal.

L'élément le plus important de cet accord repose sur la mise en place de système d'écopoints, ce système remplaçant tous les accords bilatéraux qui pouvaient exister jusqu'alors. Son objectif est de réduire les émissions de NOx des camions transitant en Autriche de 60% entre 1992 et 2003 et par conséquent de favoriser le transport de transit par le fer.

Le système d'écopoints fonctionne de la façon suivante:

1) l'attribution par pays d'un nombre d'écopoints : en 1992 a été calculé un nombre de points par pays sur la base de trafic de transit existant par pays

d'origine et du niveau de pollution de leurs camions. Les clés de répartition des points attribués par pays sont les suivantes :

Etats Membres	Unités
Belgique	32 500
Danemark	40 500
Allemagne	4 825 007
Grèce	60 500
Espagne	1 200
France	5 000
Irlande	1 000
Italie	510 000
Luxembourg	5 000
Pays Bas	1 235 000
Portugal	400
Royaume Uni	8 500
Total	1 270 600

2) Le nombre de points disponibles est ensuite réduit au cours des années suivantes de la façon suivante :

Année	Pourcentage des points	Année	Pourcentage des points
1 191	100	1 998	54,8
1 992	96,1	1 999	51,9
1 993	87,9	2 000	49,8
1 994	79,5	2 001	48,5
1 995	71,7	2 002	44,8
1 996	65	2 003	40
1 997	59,1		

3) Chaque camion représente un nombre d'écopoints déterminé en fonction de ses émissions de NOx.

4) Les pays répartissent eux-mêmes le nombre d'écopoints entre les compagnies de transports routiers devant transiter par l'Autriche. Le compte de points de chaque pays est réduit au fur et à mesure du passage de ses camions sur le territoire autrichien.

2) Les droits d'usage autoroutiers

L'Autriche ne possède pas de péages et n'applique pas le système de l'Eurovignette mais dispose d'une taxe à acquitter par les camions (de plus de 12 tonnes) au passage de la frontière. Cette taxe est de 158 Shillings Autrichiens (soit environ 80 FF) et permet d'accéder à l'ensemble du territoire sans limitation de distance parcourue.

Cette taxe est majorée d'environ 500% lors du passage par le Brenner.

III) LA SUISSE

1) L'accord entre la Communauté Européenne et la Suisse

La Communauté Européenne et la Confédération helvétique ont signé en Décembre 1992 un accord portant sur le transport de marchandises en transit par rail et par route.

L'objectif de cet accord s'inscrit dans la politique de promotion du transport combiné permettant de faciliter les échanges.

a) Le volet du transport ferroviaire et du transport combiné

Afin de répondre aux problèmes du transport des marchandises sur l'Axe Nord-Sud à travers les Alpes, la Suisse s'engageait à :

- augmenter par deux dans un délai de deux ans les capacités de transport combiné sur les axes transalpins du Gothard et du Lotschberg
- à aménager les axes de Simplon et de Lotschberg à des gabarits supérieurs.

A long terme l'engagement de la Suisse portait sur le percement du tunnel du Gothard et au Lotschberg.

D'un autre côté la Communauté Européenne s'engageait à

- créer de nouveaux terminaux et à améliorer les terminaux existants en Allemagne, en Italie et à Rotterdam,
- améliorer les hauteurs de gabarits en Italie et
- augmenter les capacités de trafic en Allemagne et en Italie du Nord.

Les deux parties "s'engageait à permettre au transport combiné d'atteindre des conditions de prix compétitives par rapport à celles du transport routier".

b) Le volet du transport par route

La principale contrainte du transport routier en Suisse limite à 28 tonnes le poids total en charge autorisé sur le territoire et l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Un certain nombre d'exceptions à cette règle peuvent être accordées (transports proches de la frontière, 44 tonnes pour le transport combiné ...) mais les autorisations allouées en 1995 sont restées peu nombreuses.

L'accord prévoit aussi progressivement une harmonisation dans l'imputation aux véhicules du coût d'infrastructure des transport et des coûts externes. Le principe de la territorialité étant retenu comme principe de base et la région alpine étant définie comme une zone spécifique.

2) Obligation d'effectuer le transit par fer

Les suisses ont approuvé par référendum, le 20 Février 1994, l'interdiction aux camions étrangers de traverser leur pays (voir texte du référendum en annexe). Cette mesure doit entrer en vigueur avant 2004.

Cette interdiction, qui à terme obligera tout trafic de transit à circuler par rail, n'est pas aujourd'hui en application ce qui maintien les règles de transit énoncées par l'accord signé entre la Communauté Européenne et la Suisse en 1992.

Les Suisses comptent développer à cet effet les systèmes de ferroutage. Il faut d'ailleurs souligner que la "route roulante" a été mise en place par la Suisse dès 1975 et que les trains porte-camions circulent de façon régulière entre Bâle et Lugano depuis 1977. Depuis, le système s'est continuellement modernisé et les capacités du couloir de ferroutage du Gothard sur l'axe Bâle - Chiasso a été multiplié par trois. Les projets sont encore nombreux pour améliorer les capacités de transport de ce mode.

La décision de la Suisse pourrait avoir un impact non négligeable sur le choix des itinéraires des camions en provenance du Nord de l'Europe destinés à l'Italie et, compte tenue des règles applicables en Autriche jusqu'en 2004, pourrait inciter le transit à s'effectuer via la France.

3) Les droits d'usage autoroutiers

La Suisse ne possède pas de péages mais il existe une redevance perçue sur une base annuelle. Cette redevance s'applique à tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Pour des séjours ponctuels une règle de calcul est appliquée à la redevance annuelle avec un taux de perception minimum (voir document en annexe).

La Suisse applique aussi une taxation lors des passages des tunnels et ponts aux passage des frontières.

Volumes 2010. Scénario de base, version basse

Code valeur	Produits	Route	Fer	Autoroute ferroviaire	Total
1	Dangereux	2 110 782	1 362 556	0	3 473 338
2		4 038	584	238	4 859
4		10 847	278	4 649	15 773
s/total Dangereux		2 125 666	1 363 418	4 886	3 493 970
1	Inter-Industriel	1 305 258	2 406 506	0	3 711 764
2		2 534 632	2 563 424	0	5 098 056
3		2 840 469	1 606 186	0	4 446 655
s/total Inter-Industriel		6 680 359	6 576 116	0	13 256 475
1	Lourd	660 317	1 285 899	0	1 946 216
2		320 590	57 531	18 858	396 979
3		248 686	63 450	29 257	341 393
4		11 121	1 422	4 766	17 310
s/total Lourd		1 240 714	1 408 302	52 882	2 701 898
1	Aut vracs	4 164 217	4 597 493	0	8 761 711
2		544 484	72 812	32 028	649 324
4		884 565	644 915	379 099	1 908 579
s/total Autres vracs		5 593 266	5 315 220	411 128	11 319 613
1	Express	504 805	212 467	0	717 272
2		920 984	118 095	54 176	1 093 255
3		2 012 553	143 279	236 771	2 392 602
s/total Express		3 438 342	473 841	290 946	4 203 129
1	Divers	2 697 098	1 323 010	0	4 020 108
2		4 251 295	977 513	250 076	5 478 884
3		5 330 111	749 772	627 072	6 706 955
4		3 125 326	253 263	1 339 425	4 718 014
s/total Divers		15 403 829	3 303 558	2 216 573	20 923 961
Total Général		34 482 176	18 440 455	2 976 415	55 899 047

Volumes 2010. Scénario de base, version haute (T)

Code Valeur	Produits	Route	Fer	Autoroute ferroviaire	Total
1	Dangereux	1 738 291	1 610 883	124 164	3 473 338
2		3 325	1 059	475	4 859
4		2 324	8 025	5 423	15 773
Total Dangereux		1 743 941	1 619 968	130 062	3 493 970
					0
1	Inter-Industriel	1 025 560	2 592 971	93 233	3 711 764
2		1 991 496	2 925 514	181 045	5 098 056
3		2 231 798	2 011 968	202 891	4 446 656
Total inter-industriel		5 248 854	7 530 453	477 169	13 256 475
					0
1	Lourd	543 790	1 363 584	38 842	1 946 216
2		264 015	95 247	37 716	396 979
3		204 800	92 707	43 886	341 393
4		2 383	9 366	5 561	17 310
Total Lourd		1 014 989	1 560 904	126 005	2 701 898
					0
1	Autres Vrac	3 429 355	5 087 401	244 954	8 761 711
2		448 398	136 868	64 057	649 324
4		189 550	1 276 747	442 282	1 908 579
Total Vrac		4 067 303	6 501 017	751 293	11 319 613
					0
1	Express	415 722	271 856	29 694	717 272
2		758 458	226 446	108 351	1 093 255
3		1 657 396	380 050	355 156	2 392 602
Total Express		2 831 576	878 351	493 202	4 203 129
					0
1	Divers	2 221 139	1 640 316	158 653	4 020 108
2		3 501 066	1 477 666	500 152	5 478 884
3		4 389 503	1 376 844	940 608	6 706 955
4		669 713	2 485 638	1 562 663	4 718 014
Total Divers		10 781 422	6 980 464	3 162 076	20 923 961
					0
Total général		25 688 084	25 071 157	5 139 807	55 899 047

Volumes 2010. Scénario fermeture de la Suisse, Version basse.

Code Valeur	Produits	Route	Fer	Autoroute ferroviaire	Total
1	Dangereux	2 307 968	1 482 256	0	3 790 223
2		4 338	629	255	5 222
4		12 125	356	5 197	17 678
s/total Dangereux		2 324 431	1 483 241	5 452	3 813 123
1	Inter-Industriels	1 561 676	2 704 501	0	4 266 176
2		2 861 299	2 883 352	0	5 744 651
3		3 202 118	1 823 327	0	5 025 445
s/total Inter-Industriel		7 625 092	7 411 180	0	15 036 272
1	Lourds	754 127	1 397 127	0	2 151 254
2		374 983	66 748	22 058	463 789
3		274 247	71 863	32 284	378 375
4		11 956	1 550	5 124	18 631
s/total Lourd		1 415 314	1 537 289	59 446	3 012 049
1	Autres vracs	4 965 983	5 279 637	0	10 245 620
2		622 391	84 399	36 611	743 402
4		1 048 865	729 940	449 514	2 228 319
s/Total Vrac		6 637 239	6 093 976	486 125	13 217 341
1	Express	688 928	287 083	0	976 011
2		1 191 047	154 561	70 062	1 415 669
3		2 215 322	158 261	260 626	2 634 210
s/Total Express		4 095 297	599 905	330 688	5 025 890
1	Divers	3 180 137	1 512 748	0	4 692 885
2		4 954 521	1 128 058	291 442	6 374 022
3		6 165 585	856 118	725 363	7 747 066
4		3 617 725	285 124	1 550 453	5 453 303
s/Total Divers		17 917 968	3 782 049	2 567 259	24 267 276
Total Général		40 015 341	20 907 640	3 448 970	64 371 951

Volumes 2010. Scénario fermeture de la Suisse, Version haute.

Code Valeur	Produits	Route	Fer	Autoroute ferroviaire	Total
1	Dangereux	1 900 679	1 753 781	135 763	3 790 223
2		3 572	1 139	510	5 222
4		10 393	1 222	6 063	17 678
s/ Total Dangereux		1 914 645	1 756 143	142 336	3 813 123
1	Inter-Industriel	1 227 031	2 927 597	111 548	4 266 176
2		2 248 164	3 292 109	204 379	5 744 651
3		2 515 950	2 280 773	228 723	5 025 445
s/Total Inter-Industriel		5 991 144	8 500 479	544 649	15 036 272
1	Lourd	621 046	1 485 848	44 360	2 151 254
2		308 810	110 864	44 116	463 789
3		225 851	104 128	48 397	378 375
4		10 248	2 404	5 978	18 631
s/Total Lourd		1 165 954	1 703 244	142 851	3 012 049
1	Autres Vrac	4 089 633	5 863 871	292 117	10 245 620
2		512 557	157 622	73 222	743 402
4		899 027	804 859	524 433	2 228 319
s/Total autres Vrac		5 501 218	6 826 351	889 772	13 217 341
1	Express	567 352	368 134	40 525	976 011
2		980 862	294 684	140 123	1 415 669
3		1 824 383	418 887	390 939	2 634 210
s/Total Express		3 372 598	1 081 705	571 588	5 025 890
1	Divers	2 618 936	1 886 882	187 067	4 692 885
2		4 080 194	1 710 943	582 885	6 374 022
3		5 077 541	1 581 481	1 088 044	7 747 066
4		3 100 907	543 533	1 808 862	5 453 303
s/Total Divers		14 877 578	5 722 840	3 666 859	24 267 276
Total Général		32 823 136	25 590 761	5 958 054	64 371 951

Volumes 2010. Scénario ouverture de la Suisse + Espagne liaison ferroviaire, version basse (T)

Codes valeur	Produits	Route	Fer	Autoroute ferroviaire	Total
1	Dangereux	1 773 798	1 373 014	0	3 146 812
2		3 772	586	224	4 582
4		9 120	278	3 904	13 301
Total Dangereux		1 786 689	1 373 878	4 127	3 164 695
1	Inter-Industriels	997 119	2 283 439	0	3 280 558
2		2 073 363	2 385 476	0	4 458 839
3		2 305 356	1 393 460	0	3 698 816
Total Inter-Industriels		5 375 839	6 062 375	0	11 438 214
1	Lourds	541 018	1 276 294	0	1 817 312
2		252 657	51 351	14 952	318 959
3		204 366	62 621	24 086	291 074
4		9 223	1 422	3 951	14 597
Total Lourds		1 007 264	1 391 688	42 989	2 441 942
1	Autres vracs	3 315 724	4 509 641	0	7 825 365
2		429 060	62 032	25 367	516 459
4		699 241	644 915	292 912	1 637 068
Total Autres vracs		4 444 024	5 216 588	318 279	9 978 891
1	Express	327 955	185 525	0	513 480
2		614 127	88 356	36 440	738 923
3		1 694 590	128 763	199 777	2 023 130
Total Express		2 636 672	402 644	236 217	3 275 532
1	Divers	2 126 117	1 267 795	0	3 393 912
2		3 362 770	913 434	199 219	4 475 423
3		4 301 659	718 894	508 206	5 528 759
4		2 502 256	253 263	1 066 559	3 822 078
Total Divers		12 292 802	3 153 386	1 773 984	17 220 172
Total Général		27 543 291	17 600 559	2 375 596	47 519 446

Volumes 2010. Scénario ouverture de la Suisse + Espagne liaison ferroviaire, version haute.

Code Valeur	Produits	Route	Fer	Autoroute ferroviaire	Total
1	Dangereux	1 477 704	1 563 557	105 550	3 146 812
2		3 131	1 004	447	4 582
4		1 952	6 795	4 554	13 301
s / Total	Dangereux	1 482 787	1 571 356	110 552	3 164 695
1	Inter-Industriel	783 451	2 425 884	71 223	3 280 558
2		1 629 071	2 681 671	148 097	4 458 839
3		1 811 351	1 722 797	164 668	3 698 816
s / total	Inter-Industriel	4 223 873	6 830 352	383 988	11 438 214
1	Lourd	449 762	1 335 425	32 126	1 817 312
2		209 322	79 734	29 903	318 959
3		168 605	86 340	36 130	291 074
4		1 976	8 011	4 610	14 597
s / Total	Lourd	829 664	1 509 510	102 768	2 441 942
1	Autres vracs	2 763 591	4 864 375	197 399	7 825 365
2		355 132	110 593	50 733	516 459
4		146 456	1 148 880	341 731	1 637 068
s / Total	Autres Vrac	3 265 179	6 123 848	589 864	9 978 891
1	Express	273 160	220 808	19 511	513 480
2		510 157	155 887	72 880	738 923
3		1 398 438	325 026	299 665	2 023 130
s / total	Express	2 181 755	701 721	392 056	3 275 532
1	Divers	1 767 117	1 500 572	126 223	3 393 912
2		2 789 066	1 287 920	398 438	4 475 423
3		3 557 444	1 209 007	762 309	5 528 759
4		533 279	2 044 480	1 244 318	3 822 078
s/Total	Divers	8 646 906	6 041 978	2 531 288	17 220 172
Total Général		20 630 164	22 778 765	4 110 517	47 519 446