**Les écotaxes poids lourds : Comment cela fonctionne en Europe?**

*(in wordpress.com)*

**L’Autriche, un pays précurseur**

A- 1993-2003 : Les éco-points

Pays enclavé au beau milieu de l’Europe, l’Autriche sert de « synapse » entre différents territoires. D’une logique historique Nord-Sud, les flux sont intensifs entre l’Allemagne et l’Italie. Le pays traversé a eu la volonté de maîtriser  ce transit. Avec  l’ouverture du marché commun européen et de l’espace Schengen issu du traité de Maastricht il devrait normalement être possible de circuler librement dans tous les pays signataires. Toutefois, en 1993 lors de cette entrée en vigueur l’Autriche ne faisait toujours pas partie de l’Union. L’Europe (la CEE à l’époque), et le pays avaient signé un accord dans le but de réduire la pollution atmosphérique à ce moment. Le gouvernement autrichien a donc mis en place les éco-points. Ce système était obligatoire pour n’importe quel ressortissant étranger (issue de l’union européenne ou non) utilisant un poids-lourd en Autriche. Cette contrainte routière était assez simple d’utilisation, chaque pays recevait un nombre d’éco-points par an. Les « pavillons » ne pouvaient donc pas dépasser ce taux limite. Le nombre de poids-lourd autorisés à transiter était déterminé pour chaque Etat en fonction de la pollution atmosphérique que les poids-lourds de son pavillon causent.  Chaque année ce nombre d’éco- points était revu à la baisse.

Nous pouvons détailler et expliquer ce dispositif avec l’exemple du cas français. Les éco-points autrichiens étaient distribués par les directions régionales des équipements (DRE) en fonction des quotas attribués à la France  aux agents souhaitant traverser le pays enclavé. Le système fut manuel de 1993 à 1998, ce qui causa de nombreux désagréments pour les professionnels de la route aux frontières car le temps d’attente était très long. En effet chaque conducteur devait laisser un feuillet de l’« ökocarte » à la frontière qui indiquait le nombre d’éco-points nécessaires à la traversée du pays. Cette contrainte de temps était à elle seule suffisante pour faire migrer une grosse partie du transit (à dominante Nord Sud) par les passages multimodaux suisses. En 1998 le système s’est libéralisé avec la dématérialisation de la démarche. Des portiques capables de lire toutes les plaques d’immatriculation des véhicules ont étés installés à chaque point de frontière rendant ainsi inutile la présentation du document « ökocarte » et rapprochant dans l’espace-temps la liaison autrichienne entre l’Allemagne et l’Italie. La politique européenne de libre circulation entre autre des marchandises mis en avant par l’espace Schengen était ainsi  respectée.

Cette migration de trafic routier s’est amplifiée en 2001 en raison d’un facteur externe au pays. Le voisin helvète prend lui aussi des mesures particulièrement efficaces pour limiter le trafic de transit sur son territoire et c’est tout naturellement que les flux se sont concentrés sur l’Autriche avec le passage du Brenner et celui du Tauern moins taxé. Les prestataires de transports ne vont pas hésiter à faire des détours pouvant aller jusqu’à 100 km afin d’emprunter les passages autrichiens. Cela est très bien expliqué par le tableau ci-dessous. En effet, on remarque que lorsque les deux itinéraires majeurs de la région sont empruntables, celui du Saint-Gothard ainsi que celui du Brenner, ce dernier va être préféré. En effet, on remarque qu’il absorbe plus de détours que tous les autres grands cols alpins réunis. En 2004 on estimait que plus de 560 000 poids-lourd ont emprunté le Brenner en faisant au moins 60 km de plus qu’en prenant le Saint-Gothard ; à titre d’idée cela concerne plus de 28% des camions utilisant le col du Tyrol.

*Sources : Revue de géographie alpine/ Journal of Alpine Research*

*« La question des détours dans le transport routier de marchandises » Helmut Köll, Sandra Lange Flavio*

L’objectif affiché par l’Etat autrichien était la diminution de 60% des émissions de dioxyde d’azote sur une période de dix ans. Les normes de pollution étaient donc pour ce faire de plus en plus strictes d’année en année et le contingent d’éco-points attribué par pays était en baisse d’une année sur l’autre. Il s’agissait en quelque sorte du même système que celui utilisé lors des accords mondiaux de Kyoto en 1997, chaque pays étant titulaire d’un droit à polluer. Toutefois le système autrichien était plus évolué et volontaire dans la mesure où chaque année le taux des éco-points était revu à la baisse. En définitive l’objectif de base n’a pas vraiment été atteint bien que les chiffres diffèrent en fonction des sources. Les éco-points ont tout de même limité jusqu’en 2003 à 1,7million de véhicules par an le transit routier.

B-    2004 à nos jours : le péage poids lourds

Après 1992 et l’apparition de l’Union européenne l’année 2004 marque un deuxième tournant dans la construction de l’Europe. C’est à cette date que les anciens pays dits « communistes » vont faire leur entrée dans l’union. Au niveau géographique cela impacte fortement l’Autriche qui va se retrouver au cœur de la nouvelle organisation. Les flux historiques Nord- Sud entre l’Allemagne et l’Italie se sont élargis à des bassins plus vastes, reliant la pleine danubienne (Allemagne, République Tchèque, Slovaquie, Hongrie) au Golfe de l’Adriatique (Italie, Slovénie).

Qui plus est, en 2004 l’Autriche va abandonner le système des éco-points au profit d’une taxe autoroutière provisoire pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Au départ les éco-points devaient être prolongés dans une version simplifiée jusqu’en 2006 mais face au coût de structure élevé du système et d’une contrainte allégée pour les poids-lourds il fut abandonné. En effet dans la nouvelle version les véhicules les moins polluants (soit environ 80% du trafic de transit) pouvaient traverser librement l’Autriche sans être soumis à aucun quota et en sens inverse les camions les plus polluants sont interdits de transit à compter de 2006.

Etudions de manière concrète ce péage qui n’est plus provisoire depuis 2006. Cette taxe s’applique à tous les poids-lourds, autobus et caravanes de plus de 3,5 tonnes (on retrouve les mêmes similitudes que dans le projet français). Ce qui diffère vient du type du réseau taxé, en effet en Autriche il a été décidé d’appliquer cet impôt sur le réseau autoroutier ainsi que sur les voies rapides. Le montant de la taxe est bien sur fonction de la distance parcourue mais aussi du nombre d’essieux que compte le véhicule. De plus depuis 2010 une troisième fonction s’est ajoutée et le prix va également fluctuer en fonction de la classe d’émissions EURO des engins.

**Quelles modalités de fonctionnement sur le terrain ?**

Chaque véhicule assujetti à ces péages doit être doté d’une « Go-box », boitier  fixé sur le pare-brise qui sert à calculer le montant de la taxe routière.

*Source :* [*http://kisaetr.blogspot.fr/2012/12/a-go-box-hasznalatarol.html*](http://kisaetr.blogspot.fr/2012/12/a-go-box-hasznalatarol.html)

Ce boitier électronique se règle en fonction de la classe de véhicule concerné, du nombre d’essieux du poids-lourd ainsi que de la classe EURO d’émissions du poids-lourd. Pour l’obtenir, le système est assez simple : il est disponible dans des points de distribution spécifiques, bien sûr aux différents postes de frontières mais également dans des stations-services autrichiennes, allemandes, italiennes et slovènes. Le système de paiement est assez simple d’utilisation : en effet ces boitiers sont équipés d’un système de micro-ondes  reliées à des radars de détection installés

en bord de route. On trouve un radar par « section » de route, c’est-à-dire à tous les points d’entrée et de sortie du réseau taxé. Il est possible de régulariser sa situation par avance ou d’attendre la facture. Dans le premier cas le transporteur va acheter ce que l’on appelle des avoirs de péage qui vont être enregistrés dans la « Gobox », dans le second cas le transporteur doit créer un compte et indiquer par avance le moyen de paiement qu’il utilisera. La première solution est souvent utilisée pour des transports occasionnels tandis que la deuxième solution, utilisée dans 85% des cas, concerne en général des lignes régulières.

Il existe également un certain nombre de radars (plus de un sur cinq)   dotés d’un système de contrôle. C’est-à-dire qu’ils vont être capables de vérifier si l’appareil est bien présent et est bien configuré avec les propriétés du véhicule. Si tel n’est pas le cas une photo est conservée afin de procéder à une verbalisation. D’autres systèmes de détection des fraudes sont en service tels que des appareils mobiles pouvant être fixés sur les portiques de perception classiques, ou encore des camionnettes équipées de balises de détections sillonnant les autoroutes autrichiennes.

En cas de fraude le véhicule peut être directement arrêté ou une amende est envoyée au propriétaire, si le véhicule est étranger, il est black-listé et immobilisé dès son retour sur le territoire autrichien.  Ces amendes  varient de 110 (si la Go-box est mal configurée) à 220€ si le véhicule n’est pas équipé ou si la fraude est intentionnelle. En 2006 le taux de fraude estimé était  de 1,5%.

*Source :* [*http://charisma45.over-blog.com/article-36566305.html*](http://charisma45.over-blog.com/article-36566305.html)

**En moyenne le coût du péage pour les usagers était d’environ 0,22€ par kilomètre en 2006. Cette taxe est à titre de comparaison deux fois supérieure à celui du réseau autoroutier français.**

Il faut rappeler cependant que le territoire autrichien est recouvert à 70% par le massif alpin, dans ces conditions cette différence peut résulter du coût élevé des infrastructures. Toutefois on remarque qu’il existe une spécificité propre au Brenner, beaucoup plus taxé mais seul passage autrichien ouvert de nuit (22h à 5h du matin)  aux véhicules de plus de 3,5tonnes.

**Tarifs de péage (valables à partir du 01 janvier 2013)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Péage en fonction des**  **classes d'émission EURO**  **Tarifs pour les véhicules de plus de 3,5t de PTAC**  **à partir du 1.1.2014** | **https://www.go-maut.at/portlet/proxy;jsessionid=DEE0A57AEC69FAC0DAE5F2AC8D06E6A8.jvm.prd.internet_neu.p01?sessionKey=2f21013d-264b-4072-a33c-170e8a833973&url=http%3A%2F%2Fcda.int.go-selfcare.at%2Fcda%2Ffr%2Fdms%2FBilder_Tariftabelle%2F2achsen.gif** | **https://www.go-maut.at/portlet/proxy;jsessionid=DEE0A57AEC69FAC0DAE5F2AC8D06E6A8.jvm.prd.internet_neu.p01?sessionKey=2f21013d-264b-4072-a33c-170e8a833973&url=http%3A%2F%2Fcda.int.go-selfcare.at%2Fcda%2Ffr%2Fdms%2FBilder_Tariftabelle%2F3achsen.gif** | **https://www.go-maut.at/portlet/proxy;jsessionid=DEE0A57AEC69FAC0DAE5F2AC8D06E6A8.jvm.prd.internet_neu.p01?sessionKey=2f21013d-264b-4072-a33c-170e8a833973&url=http%3A%2F%2Fcda.int.go-selfcare.at%2Fcda%2Ffr%2Fdms%2FBilder_Tariftabelle%2F4achsen.gif** |
| **Groupe tarifaire** | **Catégorie 2**  2 essieux | **Catégorie 3**  3 essieux | **Catégorie 4+**  4 essieux et plus |
| **A** Classe d'émission EURO EURO VI | **0,162** | **0,2268** | **0,3402** |
| **B** Classe d'émission EURO EURO EEV | **0,167** | **0,2338** | **0,3507** |
| **C** Classes d'émission EURO EURO IV et V | **0,185** | **0,2590** | **0,3885** |
| **D** Classes d'émission EURO EURO 0 à III | **0,208** | **0,2912** | **0,4368** |
| Tarifs en EUR par km, hors 20 % de TVA. | | | |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Péage en fonction des classes d'émission EURO**  **Tarifs pour les véhicules de plus de 3,5t de PTAC à partir du 1.1.2014**  **Tronçons à péage spécial**  **A9, A10, A11, A13, S16** | | | **Fahrzeuge mit 2 Achsen** | **Fahrzeuge mit 3 Achsen** | **Fahrzeuge mit 4 oder mehr Achsen** |
| **Groupe tarifaire** | **Tronçon à péage** | **km** | **Catégorie 2**  2 essieux | **Catégorie 3**  3 essieux | **Catégorie 4+**  4 essieux et plus |
| **A 9 Pyhrn Bosruck** | Spital/Pyhrn - Ardning | 10 |  |  |  |
| **A** Classe d'émission EURO EURO VI | |  | **4,20** | **5,88** | **8,82** |
| **B** Classe d'émission EURO EURO EEV | |  | **4,33** | **6,06** | **9,09** |
| **C** Classes d'émission EURO EURO IV et V | |  | **4,79** | **6,71** | **10,06** |
| **D** Classes d'émission EURO EURO 0 à III | |  | **5,38** | **7,53** | **11,30** |
| **A 9 Pyhrn Gleinalm** | Kn. St. Michael - Übelbach | 25 |  |  |  |
| **A** Classe d'émission EURO EURO VI | |  | **9,95** | **13,93** | **20,90** |
| **B** Classe d'émission EURO EURO EEV | |  | **10,27** | **14,38** | **21,57** |
| **C** Classes d'émission EURO EURO IV et V | |  | **11,35** | **15,89** | **23,84** |
| **D** Classes d'émission EURO EURO 0 à III | |  | **12,76** | **17,86** | **26,80** |
| **A 10 Tauern** | Flachau - Rennweg | 47 |  |  |  |
| **A** Classe d'émission EURO EURO VI | |  | **14,23** | **19,92** | **29,89** |
| **B** Classe d'émission EURO EURO EEV | |  | **14,69** | **20,56** | **30,85** |
| **C** Classes d'émission EURO EURO IV et V | |  | **16,25** | **22,74** | **34,13** |
| **D** Classes d'émission EURO EURO 0 à III | |  | **18,26** | **25,57** | **38,35** |
| **A 11 Karawanken** \* | St. Jakob/Rosental - Tunnel, Südportal | 10 |  |  |  |
| **A** Classe d'émission EURO EURO VI | |  | **9,41** | **13,17** | **19,76** |
| **B** Classe d'émission EURO EURO EEV | |  | **9,72** | **13,61** | **20,41** |
| **C** Classes d'émission EURO EURO IV et V | |  | **10,74** | **15,04** | **22,55** |
| **D** Classes d'émission EURO EURO 0 à III | |  | **12,07** | **16,90** | **25,35** |
| **A 13 Brenner** \*\* | Innsbruck Amras - Brenner | 35 |  |  |  |
| **A** Classe d'émission EURO EURO VI  **Tarif de nuit** | |  | **24,59** | **34,44** | **51,64**  **103,28** |
| **B** Classe d'émission EURO EURO EEV  **Tarif de nuit** | |  | **25,39** | **35,54** | **53,34**  **106,68** |
| **C** Classes d'émission EURO EURO IV et V  **Tarif de nuit** | |  | **28,05** | **39,27** | **58,92**  **117,84** |
| **D** Classes d'émission EURO EURO 0 à III  **Tarif de nuit** | |  | **31,53** | **44,14** | **66,20**  **132,40** |
| **A 13 Brenner** \*\* | Innsbruck Wilten - Brenner | 34 |  |  |  |
| **A** Classe d'émission EURO EURO VI  **Tarif de nuit** | |  | **23,86** | **33,42** | **50,11**  **100,22** |
| **B** Classe d'émission EURO EURO EEV  **Tarif de nuit** | |  | **24,64** | **34,49** | **51,76**  **103,52** |
| **C** Classes d'émission EURO EURO IV et V  **Tarif de nuit** | |  | **27,22** | **38,11** | **57,18**  **114,36** |
| **D** Classes d'émission EURO EURO 0 à III  **Tarif de nuit** | |  | **30,60** | **42,84** | **64,25**  **128,50** |
| **S 16 Arlberg** | St. Anton/Arlberg - Langen/Arlberg | 16 |  |  |  |
| **A** Classe d'émission EURO EURO VI | |  | **9,10** | **12,74** | **19,11** |
| **B** Classe d'émission EURO EURO EEV | |  | **9,40** | **13,16** | **19,74** |
| **C** Classes d'émission EURO EURO IV et V | |  | **10,38** | **14,53** | **21,80** |
| **D** Classes d'émission EURO EURO 0 à III | |  | **11,67** | **16,34** | **24,51** |
|  | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Péage en fonction des classes d'émission EURO**  **Tarifs pour les véhicules de plus de 3,5t de PTAC à partir du 1.1.2014**  **Tronçons à péage spécial**  **A12** | | | **Fahrzeuge mit 2 Achsen** | **Fahrzeuge mit 3 Achsen** | **Fahrzeuge mit 4 oder mehr Achsen** |
| **Groupe tarifaire** | **Tronçon à péage** | **km** | **Catégorie 2**  2 essieux | **Catégorie 3**  3 essieux | **Catégorie 4+**  4 essieux et plus |
| **A 12 Unterinntal** | Border Kiefersfelden - Innsbruck Amras | 74,8 |  |  |  |
| **A** Classe d'émission EURO EURO VI | |  | **13,94** | **19,52** | **29,26** |
| **B** Classe d'émission EURO EURO EEV | |  | **14,36** | **20,10** | **30,16** |
| **C** Classes d'émission EURO EURO IV et V | |  | **15,89** | **22,29** | **33,42** |
| **D** Classes d'émission EURO EURO 0 à III | |  | **17,87** | **25,06** | **37,59** |
|  | | | | | |

Des tarifs plus élevés sont applicables sur certains tronçons, en particulier les tronçons à péage spécial.

* Autoroute A 9 Pyhrn (Bosruck- et Gleinalmtunnel) autoroute A 10 Tauern
* Autoroute A 11 Karawanken
* Autoroute A 12 Inntal (frontière régionale Kiefersfelden – Innsbruck Amras)
* Un supplément qui contribue au financement du tunnel de base du Brenner est perçu pour ce tronçon.
* Autouroute du Brenner A 13
* Tarif de nuit : sur l'A3, un tarif de nuit qui s'élève au double du tarif de jour est applicable pour les poids lourds de catégorie 4 entre 22h00 et 05h00.
* S 16 tunnel de l'Arlberg

*Source : Go-Maut/ ASFINAG*

Ces deux tableaux montrent l’évolution de la taxe poids-lourd en Autriche, le premier fait l’état des prix en 2006 et le second est le tableau valable pour l’année 2013. En premier lieu nous pouvons remarquer que tarifs ont augmenté de manière assez conséquente sur la période. De plus on remarque que le tableau s’est complexifié au cours de ces sept dernières années, en effet depuis 2010 la taxe prend aussi en compte la classe d’émissions EURO des poids-lourds. Plus les véhicules sont anciens et polluants, plus ils sont pénalisés.

Les tarifs spéciaux, de nuit et valables sur certains tronçons se sont également développés à d’autres autoroutes que celle du Brenner et sont désormais forfaitaires. Le tableau ci-dessous en fait l’état à ce jour.



*Source : fédération belge des exploitants d’autobus et d’autocar*

**Qui sont les bénéficiaires ?**

Nous allons maintenant nous intéresser à un tout autre champ d’intérêt, l’application économique. Qui supporte les coûts de fonctionnement du système et qui bénéficie de ces retombées économiques ?

Tout d’abord il est important de préciser que cette taxe est largement rentable pour le gouvernement autrichien. Des sociétés anonymes ont été créées afin de s’occuper de la partie financière de la taxe. Pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes, c’est-à-dire ceux concernés par les péages autoroutiers classiques, l’ASFINAG (société de péage de droit privée non subventionnée appartenant à l’Etat autrichien) est chargée de collecter les recettes de la vignette. Ces recettes sont ensuite réutilisées pour planifier, construire et entretenir le réseau routier à haut débit autrichien.

En ce qui concerne les véhicules de plus de 3,5 tonnes l’ASFINAG a confié  à EUROPASS (société dont elle est devenue propriétaire en 2005 suite à sa vente par la société italienne AUTOSTRADE) le financement, la conception, la construction et l’exploitation du péage poids-lourds. Ce contrat de 750 millions d’euros doit courir jusqu’en 2015 et une prolongation est d’ores et déjà prévue jusqu’en 2020. Ce contrat représente 80% des recettes d’EUROPASS. En plus de cette part fixe s’ajoute une part variable qui est fonction du nombre de transactions et de fraudeurs identifiés.

Bien que la société EUROPASS appartienne directement à l’ASFINAG elle doit se conformer à des objectifs de qualité sous peine de pénalités pouvant aller jusqu’à la résiliation du contrat. Une fois le contrat terminé l’ASFINAG peut exiger d’EUROPASS le démontage de l’ensemble des portiques de contrôle et du système de péage.

**Le système autrichien comporte des coûts d’investissements et d’autres liés à son fonctionnement, les coûts de constructions étant juste liés à la mise en place des équipements de fonctionnement. Les coûts de construction (investissement) et d’exploitation (fonctionnement) amortis sur la durée du contrat (en prenant une hypothèse de taux d’intérêt à 4%) s’élèveraient ainsi à 62 millions d’euros.**

**Cette dépense est très faible comparée à ses voisins européens. En effet à titre d’exemple, rapporté à la longueur du réseau autrichien le coût annuel de perception et de contrôle des autoroutes concédées françaises coûterait de l’ordre de 118 millions d’euros par an. De plus en Allemagne, où le système LKW-Maut a également été mis en place, les coûts annuels représentent environ 20% des recettes (soit 51000 euros par kilomètre) contre 8% en Autriche (soit 28000 euros par kilomètre de réseau tarifé).**

C-  Des projets en réflexion

Le programme autrichien contrôlé par EUROPASS doit entrer dans une nouvelle phase à compter de 2015. A cette occasion des projets d’amélioration du système sont en réflexion. D’un point de vue financier cette taxe est une vraie manne pour l’Autriche. En revanche le but initial de voir diminuer le nombre de véhicules routier en transit n’a pas vraiment été atteint, en 2004 lors de l’entrée en application du système le taux par kilomètre parcouru par les poids-lourds a certes fortement chuté mais il a regagné en intensité à compter de 2007 et de l’application d’une taxe similaire en République Tchèque.

De plus les reports modaux, notamment vers le ferroviaire,  escomptés avec l’arrivée de cette nouvelle taxe  sont quelques peu retombés. Pour retrouver un dynamisme dans ces changements de modes plusieurs solutions sont en réflexion ou en cours de réalisation tant au niveau de la discréditation du mode routier qu’en prônant les avantages du ferroviaire.

Tout d’abord nous allons commencer par présenter les **mesures ayant pour objectif de diminuer l’attrait au mode routier**. Comme nous avons pu nous en apercevoir un peu plus haut dans le dossier, les tarifs des péages sont augmentés chaque année. Ceux-ci sont volontairement plus forts que l’inflation afin d’encourager au maximum une diminution des distances parcourues. Une seconde mesure en réflexion tient compte de l’extension du réseau taxé. En effet le ministère autrichien des transports a noté une augmentation du trafic des poids-lourds au cours du premier semestre 2004 (au moment de l’entrée en application de la taxe) sur les routes secondaires de certaines régions. Les autorités locales ont essayé de trouver des parades plus ou moins radicales en limitant les vitesses ou même en mettant en place des interdictions de circulation, mais ces dernières ont toutes été invalidées par la cour de justice des communautés européennes.

Viennent ensuite les mesures « hybrides » et ayant pour but de **développer des modes de transports alternatifs au routier**. Bien sûr en Autriche il s’agit principalement du mode ferroviaire bien que le fluvial à grand gabarit ne soit pas laissé pour compte avec la présence du Danube sur une grande partie Nord-Est du territoire. Les autorités réfléchissent à  l’idée de pouvoir tracer l’origine des flux routiers afin de pouvoir procéder à des exonérations de péage pour les pré- et post- acheminements issus de transports combinés. Toutefois des limites doivent être mises en place afin de ne pas exonérer des possibles profiteurs d’un tel système en effectuant de « très grands » pré ou post acheminements. De grands travaux sont également en place pour les modes alternatifs à la route. En  fluvial, des mesures sont prises le long du Danube afin de développer le transport à grand gabarit et de l’ouvrir vers les pays en aval du fleuve. De plus il existe un grand projet européen de canal Danube-Oder-Elbe reliant Vienne à l’est de l’Allemagne et à la Pologne.

Dans le mode ferroviaire ces grands travaux ont d’ores et déjà commencé, le symbole le plus fort provient du passage des Alpes et du percement du tunnel ferroviaire de base du Brenner qui devrait être opérationnel à compter de 2024. Le tunnel en travaux depuis avril 2011, long de 55km devrait proposer une alternative modale de grande ampleur à la région du Tyrol, et plus particulièrement à l’E45, autoroute passant par le col du Brenner qui a connu une augmentation de son trafic poids-lourds de l’ordre de 73% en vingt ans.

*Sources :* [*http://www.tunneltalk.com/Brenner-Base-Tunnel-Feb11-A-leap-forward.php*](http://www.tunneltalk.com/Brenner-Base-Tunnel-Feb11-A-leap-forward.php)