

## VERS UNE NOUVELLE CULTURE DE LA MOBILITE SOUTENABLE

### Position de la CIPRA sur la mobilité des personnes et des marchandises dans les Alpes

#### LES REVENDICATIONS DE LA CIPRA

Rendre les transports soutenable est un défi commun à tous les pays alpins. La prise de décision nécessite donc une action commune afin de répartir les flux de transport entre les différents pays et de prendre en compte les effets des choix d'investissement sur les infrastructures et les politiques de transport à l'échelle des Alpes. Dans de nombreux cas, on observe un net décalage entre les décisions en matière de politique des transports et les stratégies globales de développement durable et de lutte contre le changement climatique. De nombreux acteurs sont impliqués dans la gestion de la mobilité dans les Alpes : élus, administrations, entreprises et société civile. Ces acteurs doivent établir un meilleur dialogue et coopérer pour réduire les impacts négatifs des transports dans les Alpes.

**La CIPRA adresse les revendications suivantes à l'Union européenne, aux États alpins, aux régions et aux communes.** Selon les cas, d'autres acteurs tels que les opérateurs de transport et de tourisme sont également invités à agir.

**La CIPRA demande que soit introduite la notion de « réduction du trafic » (de sobriété) dans la planification des transports : le niveau de transport nécessaire doit être identifié sur la base de critères communs et adapté aux capacités des différentes régions alpines afin de préserver une qualité de vie élevée. La CIPRA exige des mesures concrètes en faveur d'une nouvelle culture de la mobilité soutenable, notamment :**

- La sensibilisation aux impacts négatifs du trafic tels que la pollution de l'air et ses effets sur la santé.
- La promotion de solutions de mobilité douce alternatives et attractives afin de réduire le trafic automobile individuel.
- Un soutien à long terme aux modes de transport respectueux de l'environnement, y compris dans les territoires isolés, par le biais notamment d'un aménagement intégré du territoire et de systèmes intégrés de services à la mobilité.
- Le renforcement des filières régionales et des offres de services locaux dans les Alpes pour réduire les distances parcourues par les biens et les personnes.
- Une meilleure valorisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC), à la fois pour réduire le besoin de transport et pour rendre plus attractives pour les entreprises les régions éloignées des centres, notamment dans le secteur des services. Cela signifie que l'on doit réduire la fracture numérique et inciter les entreprises à utiliser ces solutions TIC pour s'implanter et développer des activités dans les vallées reculées des Alpes. Cela doit aller de pair avec le développement de TIC économes en ressources. La sensibilisation au fait que le remplacement des énergies fossiles par de l'électricité ou des combustibles issus de sources renouvelables offre des



opportunités réelles, mais qu'il ne suffit pas à réduire de façon significative et responsable les effets négatifs du trafic. Dans les cas où le trafic individuel et professionnel est indispensable, il faudra donner la priorité aux technologies les plus performantes sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules, de la fabrication à l'élimination.

**La CIPRA demande des mesures intégrées favorisant le report modal du trafic alpin vers les transports collectifs (en particulier le rail) :**

- Ce report modal a besoin d'un cadre politique et juridique clair et à long terme. La CIPRA exige en particulier l'application des réglementations et des plans d'actions existants en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air et de la protection contre le bruit. En outre, la CIPRA demande la mise en place d'une bourse du transit alpin, un instrument susceptible de faciliter le report modal vers les infrastructures ferroviaires existantes.
- Une concurrence loyale et des modélisations financières prenant en compte les coûts réels sont nécessaires pour permettre de comparer les différents modes de transport et de renforcer l'utilisation du rail par les habitants et les visiteurs des Alpes, comme alternative à l'avion et à la voiture particulière.
- Les projets d'infrastructures, y compris ferroviaires, doivent être basés sur un calcul des coûts réels. Si l'on a besoin de capacités ferroviaires supplémentaires, on veillera à améliorer et développer en priorité les infrastructures existantes.
- Les transports en commun sont un service essentiel qui doit être maintenu. Dans un contexte de réduction des dépenses publiques, des solutions doivent être trouvées pour gérer les transports collectifs de façon efficace, innovante et rentable, au lieu de réduire, voire même supprimer les offres existantes.
- La qualité de l'offre de transports publics, en particulier dans le domaine du rail, doit être améliorée pour encourager les voyageurs à renoncer à la voiture ou à l'avion pour les courtes distances et à utiliser des transports collectifs pour leurs déplacements à travers les Alpes et pour la mobilité sur place.
- Plusieurs nouveaux axes routiers (notamment les tunnels du Saint-Gothard, du Fréjus, de Tende, de Feldkirch et des Karawanken, mais aussi l'autoroute du Val d'Astico et l'autoroute Alemagna) sont en projet ou déjà en cours de construction. Tous ces axes augmentent les capacités du trafic routier et sont donc en conflit avec les objectifs de la Convention alpine et le principe du report modal du trafic. La CIPRA exige le respect du protocole Transports de la Convention alpine et de l'interdiction de construire de nouvelles routes de transit dans les Alpes.

***CIPRA International, 15.11.2015***



## CONTEXTE

Le secteur des transports, en particulier le trafic des voitures individuelles et des poids-lourds, est l'un des principaux responsables du réchauffement climatique et l'une des sources majeures de pollution de l'air et de risques sanitaires induits par cette pollution. Dans les pays alpins, les transports génèrent plus de 25 % des émissions de gaz à effet de serre (compact CIPRA 2010). Parmi tous les facteurs qui contribuent au changement climatique, le secteur des transports est celui qui a enregistré le plus grand accroissement d'émissions de gaz à effet de serre (GES) depuis 1990. Le secteur des transports est donc le principal responsable de la stagnation de la réduction des émissions de GES dans l'UE (Commission européenne 2015). Toutes les prévisions montrent que les émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports vont continuer d'augmenter si rien n'est fait pour infléchir la tendance.

Le trafic routier motorisé concentre plus de 93 % des émissions de gaz à effet de serre. Il est donc le principal responsable des émissions de GES dans le secteur des transports. Près de 60 % de ces émissions sont dues au trafic individuel, et 40 % au transport de marchandises (UBA 2008).

Une particularité de la région alpine est le volume élevé du trafic de loisirs et de tourisme, qui entraîne régulièrement des congestions et des bouchons pendant les périodes de vacances. Les Alpes sont l'une des régions européennes où la part du trafic touristique est la plus élevée. En moyenne, 84 % des déplacements touristiques dans les Alpes sont effectués en voiture particulière, mais il y a de grandes différences entre les pays alpins (Convention alpine 2009). Depuis les années 1970, il n'y a jamais eu autant de projets d'aménagements routiers qu'aujourd'hui. Tous les efforts entrepris dans les années 1990 pour promouvoir le report du trafic routier vers le rail risquent ainsi d'être compromis.

Les vallées alpines et les points de transit sont fortement touchés par un niveau disproportionné de pollution sonore et atmosphérique et par les atteintes massives au paysage liées à la construction des infrastructures. Cela a des conséquences négatives pour la qualité de vie des personnes et pour la vie des animaux et des plantes le long des axes de transit et dans les régions touristiques.

Certaines tendances relevées dans le comportement des habitants et des visiteurs des Alpes indiquent toutefois un intérêt croissant pour les solutions de mobilité soutenable. En Autriche, par exemple, 55 % des usagers des transports ont choisi en 2015 le train pour des déplacements qu'ils effectuaient auparavant en voiture (VCÖ Bahntest 2015). Par ailleurs, de nombreuses personnes âgées, qui constituent un segment croissant de la population alpine, renoncent à utiliser une voiture particulière et sont donc tributaires des transports collectifs. Le nombre des jeunes adultes qui passent leur permis est en recul presque partout : cela entraîne une augmentation des besoins de transports collectifs. Enfin, les solutions de mobilité axées sur les besoins des utilisateurs telles que l'autopartage sont également une alternative de plus en plus populaire dans presque tous les pays alpins.

**Pour renforcer ces tendances, l'UE, les États et les régions des Alpes doivent modifier leurs politiques pour promouvoir une nouvelle culture de la mobilité soutenable et proposer des infrastructures et des services appropriés.**



## VISION DE LA CIPRA

La construction d'équipements pour déplacer ou mieux gérer les flux de trafic ne permettra pas de résoudre les grands défis, toute nouvelle infrastructure entraînant un accroissement du trafic. Les carburants issus de sources renouvelables n'apportent pas non plus une réponse suffisante aux effets négatifs du trafic. La réduction des impacts négatifs des transports sur l'homme et la nature passe par une diminution des besoins de transports, en lien avec une meilleure gestion du trafic, une nouvelle culture de la mobilité et un plafonnement du trafic dans toutes les régions alpines.

- **Réduire les besoins de transport**

Il s'agit ici d'éviter au maximum le recours au transport pour améliorer la qualité de l'air, réduire la pollution sonore et augmenter la valeur récréative des Alpes pour les locaux et les touristes. Le renforcement des filières locales de production et de services dans et autour des Alpes, est une solution possible pour réduire les distances parcourues par les marchandises et les déplacements domicile-travail.

- **Améliorer la gestion du trafic**

L'amélioration de l'efficacité des flux de transport permettrait d'atténuer les effets négatifs d'un trafic excessif. Ainsi le report du fret routier vers le rail, l'amélioration des offres de transports collectifs et la promotion de solutions de mobilité douce permettrait de gérer la mobilité des personnes et des marchandises dans le respect de l'environnement et du climat, dans les cas où ces transports restent nécessaires.

- **Une nouvelle culture de la mobilité**

La réduction des besoins de transport et l'organisation de transports plus respectueux de l'environnement exigent une mutation profonde de nos sociétés et un changement de culture et de comportement individuel et collectif. Ceci afin de passer d'un système dominé par le trafic individuel à un système de mobilité basé sur les services, avec des offres telles que l'autopartage, des formes flexibles de transports publics, des offres de mobilité intégrée.

- **Des coûts de transport transparents, équitables et réels**

Afin de donner la priorité aux moyens de transports les plus soutenables et d'évaluer soigneusement la nécessité de construire de nouvelles infrastructures, les coûts externes des transports doivent être refléter la réalité et servir de base à la prise de décisions. Cela inclut également la nécessité de supprimer les distorsions de concurrence entre les modes de transport, par exemple les exonérations fiscales sur le kérosène. Par ailleurs, le principe du « pollueur-payeur » doit être adopté dans tout l'Arc alpin.

- **Capacités régionales en matière de trafic**

Pour mettre en œuvre efficacement les approches citées ci-dessus, les régions situées dans et autour des Alpes doivent être conscientes de leurs atouts, mais aussi de leurs « capacités » en matière de trafic, c'est-à-dire du volume de trafic maximum que chaque région peut supporter sans nuire à la qualité de vie. Toutes les régions ne peuvent pas accueillir la même quantité d'infrastructures de transport et le même volume de trafic. Il est important également que chaque région définisse les critères de qualité de vie pour les habitants et visiteurs (air, paysage, bruit, sécurité...). Une telle démarche permettrait de fixer un niveau maximal de trafic et de formuler éventuellement des objectifs de réduction. Cela pourrait constituer aussi la base d'une approche intelligente, efficace et à long terme de l'organisation du territoire et des transports dans les Alpes et à l'échelle transnationale.