



CIPRA
VIVRE DANS
LES ALPES

TRANSPORT ET MOBILITÉ DANS LES ALPES

Document d'orientation de CIPRA
Synthèse





Les détails, les informations de base et les sources peuvent être trouvés dans la version complète.

Date & Version: 12.05.2025

Élaboré par CIPRA International en collaboration avec les huit organisations CIPRA d'Allemagne, d'Autriche, de France, d'Italie, du Liechtenstein, de Slovénie, de Suisse et du Tyrol du Sud

Élaboré en étroite collaboration avec Serena Arduino, Špela Berlot, Christine Busch, Dijana Čataković, Isabella Helmschrott, Julika Jarosch, Katarina Žemlja, Christian Baumgartner, Django Betschart, Jakob Dietachmair, Miro Kristan, Paul Kuncio, Francesco Pastorelli, Anna Planitzer, Roland Plank, Uwe Roth, Hanspeter Staffler, Stephan Tischler, Peter Zajc et bien d'autres encore.

Coordination et édition : Nora Leszczynski et Kaspar Schuler

Traduction : Julika Jarosch, Sarah Chavaudra

Mise en page : Caroline Begle

CONTENTS

1. Positions de CIPRA sur la mobilité alpine.....	3
Objectifs généraux.....	5
Préoccupations et demandes.....	6
2. 2. Trafic de passagers.....	8
2.1 Trafic régional de banlieue.....	8
2.2 Transport de passagers sur de longues distances.....	10
2.3 Trafic touristique et de loisirs.....	12
3. 3. Transport de marchandises.....	15



1. POSITIONS DE CIPRA SUR LA MOBILITÉ ALPINE

Etat des lieux

Aujourd'hui, le transport dans les Alpes est principalement lié au trafic dû au transit, aux embouteillages aux heures de pointe devant les tunnels et à des discussions politiques en apparence sans fin pour résoudre les conflits d'intérêts dans les politiques de transport. Il est souvent oublié que les corridors de transport alpins sont principalement des zones résidentielles et qu'il s'agit donc aussi de retrouver ou de maintenir la qualité de vie des habitants. Par conséquent, les questions non résolues de la mauvaise qualité de l'air, de la pollution sonore et de la réduction d'un espace de vie déjà restreint doivent également être abordées. À cela s'ajoutent la dégradation massive des habitats alpins en termes de faune et de flore, par exemple en raison des discontinuités écologiques que constituent les routes et les voies ferrées. Quelles sont donc les stratégies et les solutions nécessaires - indépendamment des idéologies politiques - pour rendre la mobilité et le transport dans la région alpine en particulier plus durables et plus soutenables pour les populations locales et les écosystèmes ?

Les caractéristiques géographiques particulières des Alpes entraînent des contraintes spécifiques en matière d'accessibilité et d'infrastructures de transport. Par exemple, la traversée des Alpes constitue un obstacle majeur pour cinq¹ des neuf corridors de transport européens. Mais la mobilité dans les régions alpines doit également prendre en compte les caractéristiques spécifiques des modes de vie dans ce vaste territoire de montagne telles que les migrations pendulaires transfrontalières, les besoins de mobilité dans les régions éloignées ou les exigences de la mobilité touristique et de la sécurité des transports.

Par conséquent, et comme le décrit le Plan d'action pour le climat 2.0 (*CAP – Climate Action Plan*), élaboré et approuvé par la Convention alpine, le transport est l'une des sources de CO₂ dans les Alpes. En effet, près de 30 % de tous les gaz à effet de serre sont dus aux émissions des transports de passagers et de marchandises. Le 8e rapport sur l'état des Alpes concernant la qualité de l'air dans les Alpes (2021) indique que les concentrations de particules (PM₁₀ and

¹ Following to the TEN-T concept the five are: Lyon – Chamonix/Mont Blanc – Torino (Mediterranean Part West); Strasbourg – Gotthard/Lötschberg – Genova (Rhine – Alpine); Munich – Brenner – Verona (Scandinavian – Mediterranean); Vienna – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine (Baltic – Adriatic); Budapest – Ljubljana – Trieste/Koper (Mediterranean Part East).

In addition the following national or binational Alpine crossings are also relevant: AUSTRIA: Bludenz – Arlbergpass – Landeck, Liezen – Schoberpass - St. Michael i. Obersteiermark, Mittersill – Felbertauerntunnel – Matrei; AUSTRIA – GERMANY: Imst - Fernpass - Garmisch-Partenkirchen, Jenbach – Achenpass – Tegernsee, Zirl – Scharnitz – Mittenwald; AUSTRIA – ITALY: Landeck – Reschenpass – Mals/Malles, Lienz – Plöckenpass - Tolmezzo; ITALY – FRANCE: Cuneo - Colle di Tenda/Col de Tende – Ventimiglia, Cuneo – Colle della Maddalena/Col de Larche – Gap, Oulx – Colle del Monginevro/Col du Montgenèvre – Briançon; ITALY – SWITZERLAND: Aosta – Colle del Gran San Bernardo/Col du Grand Saint-Bernard – Martigny, Domodossola – Simplonpass – Brig/Brigue; SLOVENIA – AUSTRIA: Jesenice – Karawankentunnel – Villach; SLOVENIA: Jesenice – Ljubljana – Zagreb, Maribor - Trojanepass – Ljubljana, Nova Gorica - Postojna, Koroska Region - Velenje (3rd development axis); SWITZERLAND: Chur – San Bernardino Pass/Tunnel – Bellinzona, Chur – Oberalppass – Andermatt, Andermatt – Furkapass/Tunnel – Brig, Altdorf – Klausenpass – Linthal, Wassen – Sustenpass – Innetkirchen, Brienz – Brünigpass – Luzern



PM_{2,5}) dans les principales vallées alpines sont inférieures aux valeurs limites de l'UE. Cependant, les valeurs limites de l'OMS pour la santé sont clairement dépassées pour les concentrations de PM₁₀ dans certaines stations de mesure et pour les concentrations de PM_{2,5}, encore plus dangereuses, dans la plupart des stations de mesure. Elles sont également supérieures aux valeurs limites nationales pour l'Autriche, la Suisse et le Liechtenstein. La concentration de polluants atmosphériques dans les vallées alpines est augmentée en hiver par le phénomène d'inversion climatique. Comme pour les polluants atmosphériques, la topographie alpine influence également la propagation du bruit émis par les véhicules : les ondes sonores sont réfléchies sur les flancs des montagnes et sont donc amplifiées. Des systèmes de conduite plus respectueux de l'environnement, des pneus et des revêtements routiers plus silencieux ne sont que des mesures symptomatiques. Outre les atteintes à la santé qui en résultent et les coûts qui en découlent, les coûts directs des accidents de la circulation sont considérables.

Un autre impact négatif est la consommation de foncier, les zones de peuplement permanent dans les Alpes étant très limitées et inévitablement concentrées dans les vallées en raison des conditions topographiques. Les structures spatiales y sont grevées par les effets qui en découlent, tels que l'étalement urbain, la concentration des services et du commerce le long des principaux axes de transport, et la défiguration progressive du paysage. En outre, il y a des effets négatifs sur le plan macroéconomique, étant donné qu'une part de plus en plus importante des budgets du secteur public est consacrée à l'entretien, à l'exploitation et à la reconstruction des infrastructures de transport.

Les stratégies visant à éviter les transports superflus, au développement du transfert modal de la route au rail, et à l'amélioration technique du transport de passagers et de marchandises doivent répondre aux défis spécifiques des Alpes. Elles sont étroitement liées à la mobilité transfrontalière, aux besoins de mobilité dans les régions isolées et urbaines, ainsi qu'aux demandes spécifiques liées au tourisme et au transport de loisirs. Une analyse approfondie de la relation entre les zones urbaines et rurales dans la région alpine se trouve dans le 9^{ème} rapport sur l'état des Alpes¹.

Le concept de mobilité publique fait référence aux droits de l'Homme. La mobilité est une condition préalable à l'inclusion, à la participation et à l'engagement social et économique, et constitue donc la clé de voûte du développement personnel, social et professionnel de chacun. Par conséquent, la participation des populations locales et de la société civile doit être garantie à tout moment afin d'intégrer leur expérience et leurs connaissances précieuses et d'exprimer leurs besoins. Ce droit doit également être réalisé dans la région alpine, avec une attention particulière pour les vallées éloignées et les personnes en situation de handicap. Il est important, en particulier dans les régions isolées ou peu développées, de surmonter la pauvreté en matière de mobilité² en proposant des services de transport public adaptés et abordables, afin que tous puissent y accéder sans entrave.



OBJECTIFS GÉNÉRAUX

CIPRA a fixé les objectifs primordiaux suivants pour la mobilité durable dans l'espace alpin :

- 1- Impact négatif le plus faible possible des transports sur l'environnement et les personnes
- 2- Aucune nouvelle infrastructure routière transfrontalière de haut niveau²
- 3- Renouvellement des infrastructures de transport de haut niveau existantes effectué conformément aux normes de planification durable
- 4- Accessibilité aux services en mettant l'accent sur une mobilité active plus sûre, soutenue par des transports publics suffisants et la mobilité en tant que service (MaaS).
- 5- Harmonisation des normes et règles ferroviaires nationales pour le transport de passagers et de marchandises en vue d'exploiter les capacités existantes.
- 6- Implication globale des personnes et de la société civile en matière d'information, de participation et d'accès à la justice³

Ces objectifs sont conformes aux quatre principaux cadres et organes supranationaux ayant un impact majeur sur les stratégies et les politiques de mobilité et de transport dans les Alpes, qui sont spécifiquement pris en compte par la CIPRA dans ce document et qui, dans certains cas, le dépassent:⁴

- La Convention alpine, un traité de droit international qui prévaut sur les lois secondaires de l'UE
- La Stratégie de l'Union Européenne pour la Région Alpine (SUERA)
- L'Alliance du Simplon
- Le Green Deal européen

Trois étapes prioritaires

Pour l'avenir de la mobilité durable dans les Alpes, il y a trois étapes de mise en œuvre à prioriser dans l'ordre suivant :

1 - Éviter - Le transport et la mobilité les plus durables sont ceux qui peuvent être entièrement évités. C'est pourquoi il est nécessaire de mettre en place une planification durable des sites et de l'utilisation des sols qui garantisse des distances courtes entre le domicile et le lieu de travail, ainsi que le télétravail, le covoiturage et la production et le commerce intégrés avec des distances de transport réduites.

2 - Transférer - Le trafic et les transports nécessaires et significatifs qui ne peuvent pas et - pour des raisons sociales - ne doivent pas être évités, doivent être transférés vers des modes

² Stipulé par Art. 11 du Protocole Transports de la Convention Alpine, signé par tous les pays alpins : www.alpconv.org/en/home/convention/protocols-declarations/

³ En accord avec les principes de la Convention d'Aarhus : <https://unece.org/environment-policy/public-participation/aarhus-convention/introduction>

⁴ Voir annexe dans la version complète du document : www.cipra.org



de transport plus respectueux de l'environnement (tels que la bicyclette, le bus et le train, les systèmes de covoiturage).

3 - Améliorer - Le trafic et les infrastructures restants doivent être améliorés afin de réduire la consommation d'énergie, les émissions et d'autres impacts environnementaux pertinents, et d'offrir à la population une sécurité, un confort et une commodité adéquats.

PRÉOCCUPATIONS ET DEMANDES

Les mesures concrètes dans le secteur des transports se concentrent actuellement presque exclusivement sur la décarbonisation des moteurs (de voiture). Bien que les efforts visant à réduire les gaz à effet de serre et les autres polluants atmosphériques soient les bienvenus, ils ne suffisent pas à résoudre durablement les effets négatifs du trafic dans l'espace alpin. C'est pourquoi la CIPRA demande plusieurs actions concrètes au niveau transnational comme cadre pour un transport durable des passagers et des marchandises dans et à travers les Alpes.

Planification et gestion des transports en général

La promotion des moyens de transport alternatifs doit se faire de manière différenciée aux niveaux international et national, transfrontalier ainsi qu'aux niveaux local et régional. La participation significative des citoyens et de la société civile à tous les niveaux politiques - européen, macrorégional (alpin), national, infranational (ou régional), local - pour exprimer leurs besoins et influencer la planification en vue de réduire tous les types d'impact sur l'environnement, doit être garantie à tout moment.

Niveau européen et alpin

- Réseau ferroviaire transeuropéen (harmonisation des réglementations, expansion des services de trains de nuit et des itinéraires)
- Schéma directeur transfrontalier d'extension du réseau ferroviaire et de bus (Convention alpine, SUERA)
- Horaires et système de billetterie des transports publics faciles à utiliser dans l'ensemble des Alpes pour toutes et tous
- Suppression des subventions inutiles et contradictoires qui créent de fausses incitations
- Electrification ou au moins décarbonation de toutes les lignes ferroviaires de l'arc alpin et des transports publics en général
- Réseau de pistes cyclables à l'échelle des Alpes pour les navetteurs et les touristes, utilisant l'infrastructure existante dans la mesure du possible
- Transports publics et infrastructures conçus en tenant compte des besoins des groupes vulnérables
- Les vols de moyenne et longue distance, desservant des itinéraires déjà reliés par le rail, doivent être découragés ou interdits.



Niveau infranational

- Priorité aux transports publics plutôt qu'aux transports privés, tant dans la gestion quotidienne du trafic que dans l'expansion des itinéraires de transport.
- Agglomération et transport urbain : Développement du réseau de transport pour le trafic non motorisé (vélos, trottinettes, piétons) au détriment du réseau pour les voitures particulières.
- Rénovation et extension des réseaux pour des vacances sans voiture⁵
- Maintenir et renforcer les emplois régionaux et les structures publiques de communication et de logistique à distance, telles que les réseaux de fibres optiques, même dans les zones reculées, afin de réduire et d'éviter l'exode rural et les longs trajets pour se rendre au travail.

Mesures visant à réduire les effets négatifs du trafic individuel motorisé

Sécurité routière, climat et protection de l'environnement

- Limites de vitesse généralisées au sein de la région alpine : 30 km/h (zones municipales), 80 km/h (campagne) et 100 km/h (autoroutes).⁶
- Désignation d'un accès limité pour les voitures et les motos aux villes, aux cols et aux vallées (par exemple sur les routes et les sites très fréquentés par les touristes, avec des régimes spéciaux pour les résidents).
- Conversion d'un pourcentage de la surface des routes dans les villes et les agglomérations - par exemple 1 % par an - en voies piétonnes et cyclables sûres, en zones de rencontre ou en espaces verts non goudronnés.
- Construction d'oasis climatiques et de rues résidentielles⁷ dans les villes et les centres urbains, en coopération avec les résidents locaux

Gestion durable des biens limités

- Limitation du nombre de places de stationnement dans les vallées
- Gestion des places de parking avec tarification dynamique
- Fermeture des vallées éloignées pour le transport touristique privé, en combinaison avec des navettes ou d'autres services de transport public à partir des parkings
- Gestion intelligente des capacités pour le trafic de marchandises transalpin⁸
- Découplage des mesures de construction et d'imperméabilisation des sols

⁵ Alpine Pearls à titre d'exemple : www.alpine-pearls.com/en

⁶ Élaboré par des scientifiques des transports de l'Université technique de Vienne, de l'Université BOKU de Vienne et de l'Université d'Innsbruck (2023) : www.tempolimit-jetzt.at/ ; <https://science.apa.at/power-search/6479067748246312852>

⁷ Dans une rue résidentielle, vous ne pouvez rouler qu'au pas. Les enfants peuvent jouer sur la chaussée. Afin de réduire la vitesse, des élévations de la chaussée et des traversées de trottoirs sont créées. Exemple : www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/wohnstrassen.html (DE)

⁸ www.magazin.ihk-muenchen.de/artikel/brenner-alpentransitboerse-epiney-rechtlich-machbar-sehr-effizient



- Chaque nouvelle construction de route entraîne une obligation de démantèlement, par exemple d'une fois et demie la superficie utilisée pour la construction.
- La construction de nouvelles places de stationnement et l'agrandissement des places existantes ne peuvent se faire qu'en parallèle de la désimperméabilisation et en combinaison avec d'autres structures (par exemple, les parkings souterrains sous les supermarchés, etc.)
- Conditionner la modification des zones non développées en zones développées à une norme de qualité élevée dans les transports publics.
- Prise en compte obligatoire des options d'embranchement ferroviaire lors de la construction de nouvelles zones industrielles.

2.2. TRAFIC DE PASSAGERS

2.1 TRAFIC RÉGIONAL DE BANLIEUE

Situation



Embouteillage à Schaan/LI © Kaspar Schuler

Le transport et la mobilité dans les Alpes se structurent autour de deux schémas d'aménagement du territoire : les vallées principales avec des agglomérations/structures suburbaines et les régions et vallées éloignées.

Les principales vallées se caractérisent par l'apparition, au fil du temps, de zones suburbaines comprenant des zones industrielles, des terres agricoles, des zones commerciales, des infrastructures routières et énergétiques, des zones résidentielles, des installations de tourisme et de loisirs. Elles sont le résultat d'un manque d'aménagement du territoire ou de pratiques d'aménagement du territoire inadéquates, et génèrent une consommation de terres importante et une augmentation du trafic. Il en résulte une fragmentation des paysages, une



perte de biodiversité, une pollution sonore et atmosphérique et, par conséquent, une diminution de la qualité de vie des résidents et des visiteurs qui choisissent ces lieux. Dans les zones reculées, l'offre de mobilité pose des défis financiers et structurels aux administrations. Dans le fond des vallées et dans les endroits isolés, il existe de nombreux conflits d'utilisation dus à la circulation :

- Trafic de transit ou de destination pour le transport de marchandises vers et depuis les Alpes
- Trafic touristique entrant avec des flux saisonniers fluctuants
- Trafic de loisirs des résidents, en particulier pendant les week-end
- Trafic pendulaire des résidents en semaine et aux heures de pointe

Tous les flux de transport et de mobilité doivent être gérés à travers les vallées densément peuplées et dans les zones alpines qui ne sont pas équipées pour cela.

Demandes afin de créer des systèmes de transport durables et conviviaux pour tous, en réorganisant l'aménagement du territoire, en donnant la priorité à une mobilité durable et favorable à la santé, et en relevant les défis des agglomérations urbaines et des régions éloignées.

Ces solutions mettent l'accent sur l'inclusion, les changements de comportement et la multi-utilisation des infrastructures afin d'améliorer l'accessibilité et de réduire la dépendance à l'égard de la voiture.

Adaptabilité et inclusivité de l'aménagement du territoire

- Mettre en œuvre et favoriser des mécanismes d'aménagement du territoire transnationaux, nationaux et régionaux avec toutes les parties concernées afin de garantir un aménagement du territoire et un zonage durables et inclusifs pour l'ensemble des communautés.
- Mettre en œuvre des modes d'utilisation multiples des infrastructures existantes qui donnent la priorité à une mobilité favorable à la santé, comme le vélo et la marche, combinés aux transports publics, en réévaluant les zones et les infrastructures dans le cadre d'une approche spatiale impliquant toutes les parties prenantes concernées.

Responsabilité en matière de mobilité durable

- Mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur, en tenant les principaux générateurs de trafic (par exemple, les employeurs, les producteurs de biens, l'industrie du tourisme) responsables d'une évolution vers une mobilité durable.
- Introduire une gestion du trafic telle que des systèmes de péage avec une tarification dynamique en fonction des horaires pour réguler les flux de transit et de trafic touristique, en assurant une grande efficacité des infrastructures existantes, tout en garantissant l'accessibilité locale et la sécurité de l'approvisionnement.

Accessibilité aux transports publics

- Améliorer l'attractivité des transports publics (transfrontaliers) grâce à des horaires fréquents, des services à la demande, une billetterie facile d'accès et des systèmes rentables adaptés aux demandes locales.



- Soutenir les individus dans leur changement de comportement à l'égard des transports publics, grâce à des infrastructures attrayantes et sûres, des avantages financiers et des offres spéciales pour les groupes précaires.

2.2 TRANSPORT DE PASSAGERS SUR DE LONGUES DISTANCES



Gotthard/CH © SBB CFF FFS/Dario Häusermann

Situation

Le transport ferroviaire de personnes sur de longues distances présente de nombreux avantages par rapport au transport routier : une consommation d'énergie par personne et en fonction du poids nettement inférieure, ainsi que des émissions polluantes considérablement réduites. Les autocars de longue distance offrent une alternative peu coûteuse qui, bien qu'elle ne soit pas encore décarbonée, présente un meilleur bilan énergétique et en termes de CO₂ que le transport automobile.

Cependant, la plupart des habitants des régions alpines vivent dans les vallées principales et leurs agglomérations, avec déjà un grand besoin de terres pour le logement, les loisirs, le commerce, l'industrie et l'infrastructure régionale. L'appel supplémentaire à l'expansion de tout type de routes de transit est en conflit avec les préoccupations de la population locale et de l'environnement.⁹ En raison de tous ces chevauchements d'utilisation et de demande, la meilleure solution possible doit être trouvée, tout en reconnaissant les ressources limitées disponibles.

Le transport aérien dans les Alpes n'est pas une alternative : sa consommation d'énergie et ses émissions de gaz à effet de serre sont beaucoup plus élevées que celles du transport ferroviaire.

⁹ Voir le 8e rapport sur l'état des Alpes "Qualité de l'air dans les Alpes" : www.alpconv.org/fr/page-daccueil/actualites-publications/publications-multimedia/detail/rsa10-la-qualite-de-vie-dans-les-alpes/



L'expansion de tout type de voies de transit terrestres conduit à

- la consommation de terres à grande échelle pour les autoroutes et les lignes ferroviaires et le déversement de grandes quantités de matériaux d'excavation, en particulier pour le creusement de tunnels, qui sont autant de facteurs contribuant à l'aggravation de la situation.
- la destruction d'habitats pour les humains et les animaux, l'émission de pollution sonore et de particules, qui ont tous un impact massif sur le bien-être des personnes et sur la biodiversité.

Demandes

Pour une atténuation efficace (éviter-déplacer-réduire) du transport de passagers longue distance et de ses incidences, la planification de la mobilité doit être réalisée conjointement avec tous les modes de transport, en donnant la priorité à la mobilité durable et en tenant compte des externalités négatives environnementales et sociales.

Participation et prise en charge

La participation des citoyen·nes et de la société civile à tous les niveaux politiques est essentielle pour garantir que les structures essentielles de transport d'importance internationale soient adaptées aux besoins des résidents locaux et minimisent la destruction de la nature et du paysage.

Direction

L'aménagement durable du territoire, l'orientation de l'économie vers des cycles de production et de consommation régionaux et le changement des habitudes de travail par le biais du télétravail sont essentiels.

Pour faire passer le trafic de passagers du transport privé motorisé à des moyens durables, ces derniers doivent être encouragés par des mesures d'orientation, d'éducation et d'information. Les normes ferroviaires, la billetterie, les horaires et le matériel roulant doivent être harmonisés.

Pour que le trafic motorisé reste supportable pour chacun et pour l'environnement, des mesures de contrôle stratégiques telles que l'interdiction de circuler la nuit et le week-end et l'interdiction de franchir les cols de montagne pour certaines catégories de véhicules (par exemple les motos), ainsi que des plages de créneaux horaires, doivent être mises en œuvre en fonction de la situation.

Optimisation avant une nouvelle construction

La construction de nouvelles routes *transalpines* à grande capacité est interdite, car la Convention alpine le stipule à l'article 11 du protocole sur les transports. La construction de nouvelles routes à grande capacité pour le trafic interalpin doit être évitée. L'augmentation de la capacité doit être réalisée principalement par une meilleure utilisation des capacités routières et ferroviaires existantes et leur combinaison, comme le transport de voitures par rail sur les itinéraires de transit alpin.

Lors de la planification de nouvelles voies de circulation principales, il convient d'envisager de les creuser dans le sol ou dans les montagnes. Les déblais des tunnels doivent être éliminés ou réutilisés selon des critères écologiques. Les lignes routières superflues doivent être



démantelées ou réaffectées. Lors de la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire, il est important de veiller à ce qu'un véritable transfert de la route vers le rail ait lieu grâce à des mesures d'accompagnement telles que des péages routiers ou des incitations à prendre le train. Ceci est particulièrement important lorsque les avantages purement géographiques et techniques d'une liaison base-tunnel et ses avantages économiques n'entraînent pas ce transfert.

Restrictions de vol

Dans le périmètre alpin, il est inutile de construire de nouveaux aéroports régionaux ou d'agrandir les aéroports existants. Les aéroports régionaux existants dans la région alpine devraient être soumis à une interdiction des vols intra-alpins et des avions d'affaires privés. Les subventions au transport aérien, nuisibles à l'environnement, doivent être supprimées. Les vols de moyenne et longue distance, qui desservent des itinéraires déjà reliés par le rail, doivent être découragés voire interdits.¹⁰

2.3 TRAFIC TOURISTIQUE ET DE LOISIRS

Situation

Le tourisme et les activités de loisirs sont un facteur important pour le développement économique et les échanges culturels dans les Alpes. La région attire plus de 120 millions de touristes par an, avec environ 550 millions de nuitées.¹¹ En outre, on dénombre environ 60 millions de visiteurs d'un jour par an¹² et 40 % des municipalités alpines affichent une activité touristique significative.¹³ Cependant, le tourisme pose des défis importants aux écosystèmes fragiles des Alpes, au patrimoine culturel et à la qualité de vie des habitants et des visiteurs eux-mêmes. Les capacités d'accueil sont souvent inexistantes, excessives ou ne sont pas prises au sérieux. En général, les activités touristiques dans les Alpes sont concentrées dans des régions spécifiques.

Actuellement, la plupart des visiteurs arrivent en voiture dans les régions alpines. Une étude récente de l'université de Bozen a révélé qu'environ 80 % des touristes italiens et allemands visitant le Tyrol du Sud viennent en voiture, tandis que seulement 7 à 8 % d'entre eux prennent le train.¹⁴ Environ 75 % des émissions de CO₂ provenant du tourisme sont dues aux arrivées et aux départs en voiture et/ou en avion.

Alors même que le temps de loisirs et les revenus disponibles pour n'ont jamais été aussi élevés en Europe.

¹⁰ Voir la législation française : Décret n° 2023-385 du 22 mai 2023, les liaisons sur lesquelles l'exploitation de services aériens réguliers de passagers est susceptible d'être interdite :

¹¹ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1154503/umfrage/anzahl-der-uebernachtungen-im-alpenraum/>

¹² www.alpconv.org/fileadmin/user_upload/Publications/RSA/RSA4_EN.pdf

¹³ www.alpconv.org/en/home/topics/tourism/

¹⁴ Augmenter les voyages en train à 25% - utiliser les opportunités du tunnel de base du Brenner pour le tourisme du Tyrol du Sud. Centre de compétence pour le tourisme et la mobilité, Université libre de Bozen-Bolzano, Thomas Bausch (2023) : www.webservices.scientificnet.org/rest/entries/api/v1/blobs/205405



Cela conduit à :

- Des embouteillages et la mise en péril du bon approvisionnement des résidents (biens, urgences, services) entraînant une diminution de la qualité de vie des résidents et des touristes.
- Une consommation excessive de terres pour les infrastructures routières, là où les terres sont déjà rares et en conflit avec les zones industrielles, les terres agricoles, les zones commerciales, les infrastructures énergétiques, les zones résidentielles, les installations de tourisme et de loisirs.
- Une perte de biodiversité due à la surexploitation de la nature et aux projets d'infrastructures routières qui causent des dommages irréversibles dans une région qui connaît déjà une dégradation de l'habitat et qui est fortement touchée par le changement climatique.

Il est urgent de concilier la popularité des Alpes avec l'absolue nécessité de protéger leur patrimoine naturel et culturel et de les préserver en tant qu'espace de vie, tout en faisant face aux défis supplémentaires de la crise climatique.

Demandes

Afin d'atténuer efficacement les effets négatifs du tourisme et des activités de loisirs sur les touristes et la population locale, le principe directeur doit être "éviter-déplacer-réduire". Tout le monde devrait pouvoir se déplacer sans voiture, en utilisant des systèmes de transport public et/ou alternatif attrayants.

Destination touristique - vitrine de la qualité de vie où la proximité spatiale et la mobilité active vont de pair

- La coopération multisectorielle entre le tourisme, l'aménagement du territoire et la planification des transports crée des synergies qui contribuent à l'amélioration de la qualité de vie. Les municipalités alpines ont été pionnières en termes de mobilité durable en Europe, ce qui constitue une excellente base pour aller plus loin. Ce n'est que par l'intégration de la planification de l'espace et des transports que nous pourrions créer des opportunités pour mettre en œuvre le principe "éviter, déplacer, réduire". Il est urgent d'améliorer les infrastructures pour la marche et le vélo dans les villes et villages alpins. L'environnement bâti doit tenir compte de la proximité spatiale et donc localiser les générateurs de trafic touristique (hôtels, attractions, services) de manière dense et à l'intérieur de la zone urbaine.

La nature en ville

- Satisfaire les besoins en matière de loisirs, sur le lieu de résidence et à proximité, en améliorant la qualité de vie grâce à des infrastructures vertes et bleues, en préservant et en restaurant la nature et en renforçant les infrastructures de loisirs. Cela réduira la nécessité de se rendre dans les zones touristiques, en particulier des régions métropolitaines aux zones rurales de montagne.



Encourager les choix de déplacements durables tout en pénalisant les choix non durables

- Introduire des incitations financières pour les touristes et les résidents qui se rendent à destination par des moyens de transport durables, telles que des réductions sur l'hébergement et les billets d'entrée aux événements locaux. Le financement est rendu possible par le remplacement des subventions touristiques non respectueuses du climat par ces incitations. Mettre en place en même temps des taxes ou des redevances pour les arrivées en voiture dans les Alpes.
- Faire appliquer par les pouvoirs publics des mesures d'incitation efficaces pour réduire les émissions de CO₂ dues à l'aviation. En complément, mettre en place des moyens de transport durables, depuis les aéroports jusqu'à la destination finale, par le biais de transports publics/véhicules électriques.

Restreindre les projets d'infrastructures routières

- Mettre en place un moratoire sur la construction de nouvelles infrastructures à l'occasion d'événements majeurs tels que les Jeux Olympiques et les championnats du monde ou d'autres charges de pointe.

Améliorer l'accessibilité et le coût des transports publics

- Favoriser des systèmes de transport conviviaux, abordables et durables tout au long de la chaîne de services touristiques pour tous les groupes de population (par exemple, les personnes en situation de handicap), avec des réseaux denses, des horaires fréquents et des services à la demande. Créer des systèmes de billetterie intégrés qui incluent tous les modes de transport, au-delà des frontières nationales.
- La poursuite de la décarbonisation des voies ferrées est essentielle, tout comme l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans l'approvisionnement en électricité.

Éviter le marketing

- Éviter que les organismes de gestion de la destination ne fassent de la publicité pour les déplacements en voiture vers la destination. Les organismes de gestion de la destination devraient plutôt se concentrer sur la promotion d'options de voyage respectueuses de l'environnement, telles que les transports publics ou le vélo.
- Éviter le marketing qui présente les Alpes comme un terrain de jeu pour la mobilité motorisée, car cela perturbe les écosystèmes fragiles et va à l'encontre des efforts de promotion du tourisme durable. Au contraire, il convient de présenter les Alpes comme une destination offrant des expériences durables, actives et respectueuses de l'environnement, dans le respect du patrimoine environnemental et culturel unique de la région.

Gestion durable des événements

- Une logistique durable efficace pour les événements de grande envergure doit tenir compte à la fois des équipements et de l'expérience des visiteurs afin de minimiser



l'impact sur l'environnement tout en garantissant des opérations sans faille. Il s'agit notamment d'accorder la priorité à l'utilisation de moyens de transport écologiques pour les équipements et les visiteurs, de services de mobilité gratuits et accessibles pour les modes de déplacement à faible impact.

3.3. TRANSPORT DE MARCHANDISES

Situation

Les Alpes, situées au cœur de l'Europe, jouent un rôle central dans le transport mondial et européen de marchandises. Cinq des neuf principaux corridors de transport européens traversent cette région, permettant aux marchandises d'être acheminées des ports maritimes vers le centre et la périphérie du continent. Cependant, la croissance de l'activité économique a considérablement augmenté le trafic international de marchandises, principalement sur les routes. Cette dépendance à l'égard de la route a conduit à négliger les externalités négatives tels que la pollution et le bruit, l'objectif principal étant de respecter des délais de livraison serrés.

Le fret ferroviaire, une alternative plus efficace sur le plan énergétique et plus respectueuse de l'environnement, est confronté à de nombreux défis. Les politiques financières favorisant le transport routier, associées à des normes et réglementations ferroviaires fragmentées, créent des obstacles techniques et administratifs. Les réseaux ferroviaires nationaux compliquent encore la coopération transfrontalière entre les huit pays alpins. Par conséquent, la grande majorité du trafic de marchandises, en constante augmentation, s'effectue sur les routes. Le trafic des poids lourds a transformé de nombreuses vallées alpines en couloirs bruyants et pollués, affectant gravement le bien-être des habitants et menaçant des écosystèmes fragiles par la pollution de l'air et la fragmentation de l'habitat.

Les dysfonctionnements supplémentaires du transport routier exacerbent le problème. Près de la moitié des camions circulant sur les routes alpines voyagent à vide, ce qui entraîne un gaspillage de carburant et une augmentation des émissions.¹⁵ Les déviations, dues à l'incohérence des systèmes de péage et à des carburants moins chers, augmentent les risques pour l'environnement et la sécurité. Les camions mal entretenus renforcent les problèmes de sécurité. Par ailleurs, le changement climatique fait peser de nouvelles menaces sur la résilience des infrastructures de transport alpines, avec des phénomènes météorologiques violents et des éboulements de rochers qui provoquent de fréquentes perturbations.

Pour relever ces défis, il est urgent d'agir afin de créer un système de transport de marchandises plus sûr et plus durable dans les Alpes. Le transport ferroviaire doit être privilégié car il utilise moins de 30 % de l'énergie requise par les camions diesel et réduit considérablement les émissions de CO₂. Les efforts doivent se concentrer sur l'harmonisation des normes, l'élimination des inefficacités et la mise en place d'une infrastructure résistante pour atténuer les effets du changement climatique. Les solutions de transport combiné,

¹⁵ www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-anzahl-lkw-leerfahrten-in-oesterreich-stark-gestiegen-jeden-3-kilometer-fahren-lkw-leer



intégrant les systèmes ferroviaires et routiers, sont essentielles pour optimiser l'efficacité et minimiser l'empreinte environnementale du transport de marchandises.

En adoptant des réformes globales, la région alpine peut équilibrer la connectivité avec la préservation de l'environnement et le bien-être de la communauté.

Demandes

- **Privilégier le rail à la route en arrêtant les nouveaux projets d'infrastructures routières et en renforçant les capacités de fret ferroviaire.**
- **Mettre en place des systèmes de péage justes qui internalisent les coûts environnementaux et sociétaux sur tous les itinéraires de transit alpin.**
- **Renforcer le fret ferroviaire pan-Européen en supprimant les obstacles nationaux et en garantissant des investissements durables dans les infrastructures.**
- **Imposer l'absence d'émissions de CO₂ d'ici 2050 et la conformité aux normes de l'UE et de l'OMS pour tous les corridors alpins de transport de marchandises.**
- **Renforcer la sécurité routière par des contrôles stricts des camions et l'interdiction des véhicules surdimensionnés dans les régions alpines.**

Pour répondre à ces demandes, CIPRA appelle à un investissement global dans les terminaux ferroviaires, comme le long du corridor Lyon-Turin, et à l'alignement sur la taxonomie de l'UE pour le développement durable. Des systèmes de péage harmonisés - y compris une gestion de la capacité routière à l'échelle alpine - sont essentiels pour prévenir le trafic de détournement et promouvoir le rail. En outre, la priorité donnée à un matériel roulant moderne et peu bruyant et la prise en compte des trajets à vide peuvent réduire de manière significative les émissions et la pollution sonore.

La résilience climatique est cruciale pour les infrastructures alpines. Il est urgent de prendre des mesures pour atténuer l'impact des phénomènes météorologiques violents et garantir un transport de marchandises ininterrompu. Les améliorations de la sécurité routière doivent inclure des contrôles techniques et des restrictions sur les véhicules surdimensionnés et le transport de marchandises dangereuses. En mettant en œuvre ces stratégies, les régions alpines peuvent équilibrer la connectivité avec la préservation de l'environnement et le bien-être des communautés.