



Nouvelles orientations dans la lutte contre le changement climatique

Les revendications de la CIPRA en matière de transports

Les transports, en particulier les transports routiers en voitures et camions, comptent parmi les principaux responsables du changement climatique. Dans les pays alpins, la part des transports dans les émissions de gaz à effet de serre s'élève à plus de 25 %. De tous les acteurs impliqués, ce sont les transports qui depuis 1990 ont enregistré la plus forte hausse de leurs émissions de gaz à effet de serre. Une dérive qui va à l'encontre de l'objectif politique de réduction des gaz d'échappement. La part des trajets effectués en voiture particulière est plus élevée dans les Alpes que la moyenne européenne.

Doit-on continuer ainsi, à plein régime ? Selon les prévisions scientifiques, sans mesures correctives, les émissions dues aux transports affecteront encore plus le climat à l'avenir. Moins de transports signifient aussi une vie meilleure : un air plus pur, moins d'embouteillages, des loisirs plus agréables, un climat mieux préservé.

La CIPRA revendique :

(1) Une hausse de la taxe sur les hydrocarbures et la fin du « tourisme à la pompe »

Le prix de l'essence et du gaz naturel doit être augmenté de manière significative afin d'accélérer le passage aux énergies renouvelables. Les constructeurs ont commencé à fabriquer des véhicules plus petits, plus légers et plus sobres. Ces véhicules sont de plus en plus demandés, car les automobilistes ressentent l'impact de chaque kilomètre parcouru sur leur porte-monnaie, et sont demandeurs de véhicules qui économisent les ressources. Les pays alpins et l'Union européenne doivent se mettre d'accord sur un niveau de prix commun pour les carburants, afin de mettre un terme au « tourisme à la pompe » qui fait rage actuellement.

(2) Des transports en commun, des circuits régionaux

La hausse des recettes de la taxe sur les hydrocarbures doit être aussi utilisée pour améliorer la desserte des zones périphériques rurales par les transports en commun. Par ailleurs, les circuits économiques régionaux doivent être encouragés : si les biens et les marchandises sont achetés et consommés dans la région où ils ont été produits, les kilomètres nécessaires à leur transport diminuent, et le climat est préservé. Tenter de contrer les tendances à l'exode rural à grand ren-

fort de déductions forfaitaires pour les migrations journalières et de subventions pour l'essence n'est pas une bonne solution ; ce n'est pas s'attaquer au cœur du problème. L'argent est investi de manière plus intelligente et plus durable dans les circuits régionaux et dans de nouveaux emplois attractifs. Ainsi, les zones périphériques peuvent redevenir durablement des cadres de vie dignes de ce nom, y compris pour les jeunes.

(3) La priorité aux cyclistes et aux transports en commun

Le réseau routier est suffisamment développé. Comme le prouvent de nombreuses études, la construction de nouvelles routes n'apporterait aucune plus-value économique aux régions, et aurait un impact négatif sur le climat et l'environnement. Les fonds budgétaires affectés aux infrastructures de transports doivent être prioritairement utilisés, à l'avenir, pour la promotion des transports en commun et de la circulation des vélos.

(4) L'introduction d'une écotaxe poids lourds

La Suisse montre l'exemple : les redevances pour poids lourds ont fait leurs preuves. Elles ne sont pas forfaitaires, mais perçues en fonction des kilomètres parcourus. Ces systèmes de taxation des poids lourds (« road pricing ») réduisent de manière significative les émissions de gaz à effet de serre et les autres répercussions négatives du trafic de poids lourds comme les accidents, les affections des voies respiratoires et autres problèmes de santé, le bruit, les embouteillages, sans pénaliser l'économie ni les consommateurs. Sur le modèle de la Suisse, des redevances poids lourds doivent être introduites sur tous types de routes dans l'ensemble des Alpes. Les recettes des péages devront être affectées, entre autres, aux actions de lutte contre le changement climatique, au transfert du trafic poids lourd vers le rail et à la protection contre le bruit.

(5) Une bourse alpine pour les camions

Par principe, de nombreuses marchandises transportées aujourd'hui par les poids lourds à travers les Alpes devraient l'être par le rail. Le trafic lourd motorisé doit être réduit. Nous avons besoin d'une bourse transalpine afin de limiter la circulation des poids lourds à travers les Alpes. L'un des avantages de l'octroi de droits de transit est que les trajets peuvent être répartis de manière homogène sur les différents itinéraires. En raison de son impact écologique, le transit alpin des poids lourds devrait être traité comme une denrée rare, la demande déterminant le prix. Par ailleurs, des systèmes de gestion de la circulation doivent être mis en place pour transférer le trafic de marchandises de la route vers le rail. Les répercussions de ce changement de cap également important pour la lutte contre le changement climatique peuvent se faire sentir bien au-delà des Alpes si le transfert des marchandises vers le rail se généralise sur les longs trajets.

(6) Une vitesse maximale de 100 km/h

Les limitations de vitesse ont un effet bénéfique significatif sur le climat. Elles permettent de réduire rapidement et sans grand effort les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi les poussières fines, les dioxydes d'azote et les nuisances sonores. La vitesse doit être limitée à 100 km/h sur les autoroutes et à 80 km/h sur les routes nationales. Le respect de ces limitations doit être systématiquement contrôlé, et les infractions sévèrement sanctionnées.

(7) L'arrêt des biocarburants

Les biocarburants ne sont pas durables. Ils sont produits dans le cadre d'une agriculture intensive et artificielle, qui s'accompagne souvent de déforestations et de hausses du prix des denrées alimentaires dans les régions pauvres du monde. Dans de nombreux cas, leur production génère davantage de gaz à effet de serre que leur combustion n'en évite, si on les compare par exemple à l'essence.

(8) L'utilisation du solaire dans l'automobile

L'usage des véhicules électriques doit être réservé aux cas où les besoins en mobilité ne peuvent pas être couverts par un autre moyen que la voiture. A condition de limiter strictement l'utilisation de ces véhicules, on pourra produire l'électricité nécessaire directement à partir de l'énergie solaire. L'extension des centrales hydroélectriques au profit de la mobilité électrique n'est en tout cas pas une solution, cette forme d'énergie n'étant disponible qu'en quantité limitée et la construction effrénée de nouvelles centrales n'étant pas compatible avec l'environnement.

(9) L'élaboration d'offres touristiques incluant la mobilité douce

Les pays qui ont signé la Convention alpine doivent encourager davantage le tourisme vert. Même pour les destinations touristiques reculées, la desserte et le séjour sur place sont possibles avec les transports en commun. La mobilité écologique fonctionne et est très prisée des touristes, comme le montre le succès du réseau « Alpine Pearls ». L'objectif est d'élaborer dans les cinq prochaines années au moins 100 nouvelles offres touristiques écologiques, et de les encourager financièrement durant leur phase de lancement.

Schaan, novembre 2009