



Protocole Transports

CONTEXTE

Les transports sont la première source d'émissions de gaz à effet de serre en France avec 29 % des rejets et constituent un secteur-clé dans la lutte contre le changement climatique. Force est de constater que **la voiture demeure le mode de déplacement privilégié notamment dans les territoires ruraux alpins**. Ces déplacements relèvent de la mobilité quotidienne, de la mobilité de loisirs, du tourisme et du trafic de transit. La relocalisation de l'activité et des services pourrait-elle constituer une réponse pour diminuer les besoins de mobilité ? Le recours à des motorisations plus propres paraît aujourd'hui la principale réponse poursuivie pour faire face aux enjeux environnementaux liés aux déplacements.

QUE DIT LA CONVENTION ALPINE ?

La Convention alpine prévoit de réduire les nuisances et les risques résultant du transport inter-alpin et transalpin, dans le respect de la faune, de la flore et de la population autant pour sa santé que pour son cadre de vie. Le protocole « Transports » reprend de manière plus précise les orientations de la Convention alpine en visant à :

- Réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport intra-alpin pour les hommes, la faune et la flore ainsi que leur cadre de vie,
- Contribuer au développement des habitats et des espaces économiques grâce à une politique des transports harmonisée entre les différents pays concernés et intégrée dans ces différents modes (route, rail, fluvial, etc.),
- Contribuer à réduire les impacts des transports sur la biodiversité de l'espace alpin ainsi que sur son patrimoine naturel et culturel,
- Assurer la circulation à des coûts économiquement supportables par un accroissement de l'efficacité et la promotion des modes de transport les plus respectueux de l'environnement.

L'une des orientations opérationnelles et stratégiques majeures à conférer aujourd'hui au protocole « Transports » est certainement **l'enjeu du report modal** (dans le sens de la promotion des alternatives à l'automobile), **en particulier le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail**, grâce notamment à trois leviers :

- La coordination des différents modes et moyens de transport,
- La gestion rationnelle et sûre des transports, notamment dans les réseaux transfrontaliers,
- Le renforcement de l'intermodalité (plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement),

Dans cette logique, le protocole « Transports » indique que **« les parties contractantes s'abstiennent de construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin »**, tandis que **« des projets routiers à grand débit pour le trafic intra-alpin peuvent être réalisés »** sous conditions (article 11). In fine, il s'agit d'utiliser avant tout les réseaux et infrastructures existants, et d'accorder une priorité toute particulière aux moyens de transports publics qui doivent être fonctionnels et adaptés à l'environnement. Le protocole prévoit également la création et le maintien de **« zones à faible circulation »** et de **« zones exemptes de circulation »**, l'exclusion des véhicules particuliers dans certains lieux touristiques ainsi que des mesures favorisant le transport sans voiture.

Enfin, **le protocole obéit au principe de pollueur-payeur** et invite à internaliser les coûts externes dus aux transports, c'est-à-dire les nuisances non comprises dans le prix d'usage, telles que le bruit, la pollution et les coûts sanitaires (asthmes, cancers, etc.). Des systèmes de tarification peuvent être introduits pour inciter à l'utilisation de moyens de transport respectueux de l'environnement.

Et la CIPRA ?

Dans le cadre du projet cc.alps, un dossier thématique est consacré aux transports. Dans ce Compact « Les transports face au changement climatique », la CIPRA propose un aperçu des mesures prises dans les Alpes en matière de transports et de mobilité qui visent à atténuer le changement climatique ou à s'y adapter. Le projet Alpstar (2011-2014, programme Espace alpin) a permis une application de ces mesures par la mise en œuvre d'une campagne de mobilité transfrontalière (vallée alpine du Rhin) pour s'orienter vers des modes de vie neutres en carbone.



Protocole Transports

ET EN FRANCE QUE SE PASSE-T-IL ?

Le protocole « Transports » a été ratifié et est entré en application en 2005 en France. Toutefois, la ratification n'a pu aboutir qu'en étant accompagnée d'une « déclaration interprétative » qui en limite les effets.

Malgré des orientations et des objectifs (Grenelle de l'environnement, Conseil d'orientation des Infrastructures (COI), etc) allant dans le sens du protocole « Transports », les résultats ne sont pas au rendez-vous. **Les émissions de gaz à effet de serre de la France dans le domaine des transports ont augmenté de 12,5 % entre 1990 et 2016**, loin des 20 % de réduction fixée notamment par le Grenelle de l'environnement.

La route demeure le mode de transport privilégié. Plusieurs projets autoroutiers ont pu voir le jour sur le territoire alpin français, en contradiction avec les termes mêmes du protocole. De plus, plusieurs tunnels routiers sont en projet (tunnel du Semnoz) ou en construction (doublement du tunnel du Fréjus, du tunnel de Tende).

Le Train à Grande Vitesse a permis une meilleure desserte des grandes agglomérations mais les lignes classiques régionales souffrent d'un manque d'entretien ; les menaces de fermeture qui pèsent sur certaines lignes de l'Etoile ferroviaire de Veynes

en sont une illustration. Le lancement de plusieurs autoroutes ferroviaires (transport de poids lourds sur des trains spéciaux) vise à augmenter la part du FRET non routier qui n'a cessé de diminuer au cours des dernières années. C'est dans cette logique que peut, par exemple, s'inscrire le percement de grands tunnels ferroviaires, lesquels sont souvent générateurs de débats importants, à l'instar de la liaison Lyon-Turin, maillon du corridor européen Lisbonne-Kiev nommé « Méditerranée ». **Les essais de taxation sur le principe pollueur payeur n'ont pas permis à ce jour d'accompagner efficacement le report modal.**

Enfin, les dernières évolutions législatives sont marquées notamment par une refondation du modèle de transport ferroviaire français. Parmi les principales dispositions de la Loi pour un **Nouveau pacte ferroviaire**, l'article 1 voit la suppression du statut de cheminot, l'article 2 porte sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs à partir de 2019. Ainsi, les Régions pourront choisir à quelle compagnie elles confient l'exploitation de leurs trains. Enfin le projet de Loi d'Orientation sur les Mobilités est en cours d'examen durant l'année 2019.

PROJECTEUR SUR...

La mobilité douce commence à être considérée comme un enjeu politique dans les territoires alpins. Elle a le mérite de faire émerger la question connexe du redéploiement de l'activité et des services dans les territoires à travers notamment le numérique. Elle permet aussi une meilleure intégration des enjeux d'aménagement du territoire, complément indispensable des infrastructures. Les plans de déplacements (urbains, d'entreprises, d'administrations), dont le cadre juridique est précisé par la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE, 1996), la Loi solidarité et renouvellement urbains (SRU, 2000) ont apporté également une pierre à l'édifice de la mobilité douce. Une multitude d'initiatives voient le jour à travers les territoires dans les déplacements du quotidien (covoiturage, auto-stop organisé, voitures en libre-service, etc), la logistique liée aux derniers kilomètres (vélo cargo, consignes/conciergeries, etc) ou encore dans les déplacements touristiques. Le dispositif « Changer d'approche » de Mountain Wilderness propose ainsi des sorties en montagne sans voiture.

