



ALLIANCE DU SIMPLON

PLAN D'ACTION POUR LES ALPES 2022

**« Vers le zéro émission nette dans le secteur des transports
dans les Alpes à l'horizon 2050 au plus tard »**



CONTENU

1. Nécessité d'action et opportunités de la coopération alpine	4
2. Transfert modal et décarbonation du secteur des transports dans les Alpes	6
3. Opportunités environnementales, sociétales et économiques	7
4. Agir dans trois secteurs d'activité	8
4.1 Transport de marchandises dans les Alpes	9
4.2 Transport alpin et transfrontalier de personnes	11
4.3 Tourisme alpin et mobilité de loisirs	13
5. Suivi	15

1. NÉCESSITÉ D'ACTION ET OPPORTUNITÉS DE LA COOPÉRATION ALPINE

Nous, les ministres de l'environnement et des transports des pays alpins, nous engageons à coopérer pour atteindre une mobilité neutre pour le climat et résiliente au changement climatique dans la région alpine d'ici à 2050 au plus tard. Pour ce faire, nous devons relever ensemble les défis auxquels nous sommes confrontés dans les Alpes en matière de transports.

- (1) Soulignant le fait que les effets néfastes du changement climatique résultant de la hausse des émissions de CO₂, tels que la fréquence accrue des phénomènes météorologiques extrêmes, les catastrophes naturelles et la fonte des glaciers, se manifestent beaucoup plus vite et de manière plus dramatique dans les Alpes que dans d'autres régions d'Europe, menaçant la vie humaine, les écosystèmes, la biodiversité et les activités économiques ;
- (2) Reconnaissant que le secteur des transports est l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre dans les Alpes, près de 30 % de toutes ces émissions étant générées par le transport de personnes et de marchandises ;
- (3) Considérant le défi spécifique que représente le passage à travers les Alpes de sept des neuf corridors de transport européens ;
- (4) Prenant en compte les caractéristiques spécifiques des transports et de la mobilité dans la région alpine, telles que le transport transalpin de marchandises, les déplacements transfrontaliers, les besoins de mobilité dans les territoires reculés, les demandes de mobilité touristique et la sécurité des transports ;
- (5) Souhaitant assurer un équilibre durable entre le développement économique et la protection de la région alpine, en tenant compte des enjeux du transfert modal et de la décarbonation, ainsi que de la nécessité de garantir un approvisionnement énergétique plus indépendant, plus sûr et neutre sur le plan climatique ;
- (6) Rappelant l'engagement pris dans le cadre de l'Accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à un niveau bien inférieur à 2 degrés Celsius, de préférence à 1,5 degré ;
- (7) S'appuyant sur le Plan d'action climat 2.0 ainsi que sur la Convention-cadre et les protocoles « Transports » et « Tourisme » de la Convention alpine ;
- (8) Convaincus que seule une approche coordonnée à l'échelle transfrontalière et alpine peut nous aider à atteindre ces objectifs de manière efficace et efficiente ;
- (9) Suite à notre première conférence ministérielle conjointe du 14 janvier 2022 ;

nous adoptons le présent Plan d'action pour le transfert modal et pour la décarbonation du secteur des transports dans les Alpes.

 **Bundesministerium**
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

 **Mims**
Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

 **MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

 **REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

 **MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

 **Gouvernement Princier**
PRINCIPAUTÉ DE MONACO

 **Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz**

 **REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR**

 **Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr**

 **REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO**

 **MINISTERO DELLA
TRANSIZIONE ECOLOGICA**

 **Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra**

**Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK**

2. TRANSFERT MODAL ET DÉCARBONATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS DANS LES ALPES

Ensemble, nous voulons mettre en œuvre un programme ambitieux de transfert modal et de décarbonation et améliorer la coopération transfrontalière dans le secteur des transports dans les Alpes. Pour ce faire, nous nous engageons à poursuivre conjointement les approches suivantes :

a. Poursuivre le modèle « avoid – shift – improve »

Les trajets les plus écologiques sont ceux qui peuvent être évités. À cet égard, l'aménagement durable du territoire peut contribuer grandement à l'évitement du trafic. Les particuliers, les entreprises et les administrations publiques peuvent également contribuer à réduire les besoins de mobilité et de transport en encourageant le télétravail, en favorisant la mobilité partagée et en induisant d'autres changements durables dans leurs comportements de mobilité et de consommation. Le trafic qui ne peut être entièrement évité doit être transféré vers des modes de transport respectueux de l'environnement et du climat, principalement le rail pour le transport de marchandises et les transports publics. Dans la mesure du possible, le transport non motorisé devrait également constituer une alternative pour la mobilité des personnes, en particulier dans les villes alpines et les zones montagneuses densément peuplées. Le trafic restant qui ne peut ni être évité ni faire l'objet d'un report modal doit être amélioré à l'aide de technologies à zéro émission¹. Les opérations de transport et de logistique ainsi que l'économie circulaire offrent encore de vastes possibilités en matière d'amélioration de l'efficacité.

b. Engager des actions communes fondées sur des modèles qui ont fait la preuve de leur efficacité

Lors de notre première réunion ministérielle des ministres de l'environnement et des transports, le 14 janvier 2022, nous avons échangé de nombreuses bonnes pratiques nationales. Nous nous engageons à poursuivre le partage de ces expériences par l'intermédiaire de nos structures de coopération conjointe existantes, ainsi qu'à continuer à développer et encourager les projets existants couronnés de succès. Nous poursuivrons par conséquent la coopération transnationale afin de mettre en œuvre au-delà des frontières les bonnes approches déjà existantes.

c. Faire des Alpes une région pionnière en matière de mobilité alternative

Des solutions nouvelles, innovantes et numériques sont nécessaires pour surmonter les défis et les obstacles sur la voie de la décarbonation du secteur des transports et de la mobilité dans la région alpine. Nous allons donc réaliser de manière coordonnée des projets modèles ou pilotes qui accéléreront le déploiement de modèles de mobilité alternatifs et intelligents, et feront des Alpes une région pionnière.

Nous sommes convaincus qu'en adoptant et en poursuivant ces approches, nous pourrions rendre ensemble le secteur des transports dans les Alpes neutre pour le climat et résilient au changement climatique à l'horizon 2050 au plus tard.

3. OPPORTUNITÉS ENVIRONNEMENTALES, SOCIÉTALES ET ÉCONOMIQUES

En optant pour une mobilité respectueuse du climat, nous contribuons à l'atténuation du changement climatique, mais pouvons également en tirer d'autres avantages environnementaux, sociétaux et économiques.

L'espace disponible pour les infrastructures de transport est particulièrement limité dans le territoire sensible que sont les Alpes. Le renforcement des transports publics, de la mobilité active ou de la mobilité partagée peut réduire la consommation de sols et la fragmentation du paysage, ce qui favorise la préservation des terres et laisse plus d'espace pour l'épanouissement, le développement et la connectivité des écosystèmes alpins et de la biodiversité.

Par ailleurs, la réduction de la pollution sonore et atmosphérique liée au trafic routier profitera à la population alpine, qui verra également sa santé bénéficier des formes de mobilité active telles que la marche et le vélo.

En optant pour le transfert modal de la route vers le rail et pour les technologies à zéro émission, nous pouvons également réduire notre dépendance aux combustibles fossiles, fournir une contribution essentielle à l'accroissement de l'efficacité énergétique et encourager le développement des énergies renouvelables.

¹ En particulier les véhicules électriques à batterie (utilisant de l'électricité produite à partir de sources renouvelables) et les véhicules électriques à pile à combustible (utilisant de l'hydrogène renouvelable).

4. AGIR DANS TROIS SECTEURS D'ACTIVITÉ

Nous avons identifié conjointement trois secteurs d'activité dans lesquels nous pouvons faire la différence à travers une coopération entre tous les pays alpins : le transport de marchandises alpin et transfrontalier, le transport de personnes alpin et transfrontalier, et la mobilité touristique et de loisirs dans les Alpes. Pour chacun de ces secteurs, nous définissons soigneusement les objectifs et les actions qui nous permettront d'atteindre les objectifs susmentionnés. Le transport de marchandises transalpin est au centre de nos efforts communs, mais le transport transfrontalier de personnes et la mobilité touristique, qui jouent un rôle important dans la région alpine, sont également des secteurs d'activité indispensables si nous voulons atteindre notre objectif de neutralité climatique et de résilience au changement climatique dans le secteur des transports.

Dans le cadre de la mise en œuvre des actions exposées ci-après, nous travaillerons ensemble et nous impliquerons mutuellement dans des projets pilotes et de mise en œuvre, afin d'obtenir un effet positif pour l'ensemble de l'espace alpin. Nous assurerons par ailleurs un échange mutuel d'informations sur les idées, projets et expériences développés et réalisés dans le cadre de la Convention alpine et du Processus de Zurich, et nous emploierons activement, le cas échéant, à faire avancer les travaux dans nos groupes de travail.

4.1 TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LES ALPES

Le transfert modal du transport de marchandises est un modèle qui a fait les preuves de son efficacité : il constitue en effet une mesure prioritaire pour la décarbonation de la région alpine, et peut utiliser des sources d'énergie renouvelables locales. Cela suppose toutefois la disponibilité d'infrastructures et de services ferroviaires adaptés. Ensemble, nous nous appuyerons sur ce modèle de réussite pour transférer le transport de marchandises alpin et transalpin de la route vers le rail, en mettant l'accent sur la coopération, l'innovation et la coordination de nos actions. Nous combinons l'approche du transfert modal avec des technologies innovantes, afin de réduire considérablement les émissions des poids lourds dans la région alpine et d'obtenir un système de transport de marchandises efficace.

Dans le cadre du présent Plan d'action, nous, les ministres de l'environnement et des transports des pays alpins, nous engageons à

poursuivre les objectifs suivants :

1. Augmenter l'efficacité globale du transport de marchandises dans les corridors alpins pour réduire sensiblement les opérations de transport inutiles. Les trajets à vide devraient être évités dans la mesure du possible, et le taux de charge moyen des véhicules de fret routier devrait être amélioré.
2. Augmenter considérablement le transfert modal vers le rail dans le transport de marchandises intra-alpin et transalpin.
3. Encourager le déploiement de poids lourds à zéro émission et neutres en carbone sur les corridors de transit alpin.
4. La révision prévue de la directive européenne sur les transports combinés devrait fournir des incitations appropriées pour le transfert modal du transport de marchandises de la route vers le rail, tout en veillant à ce que les trajets routiers soient aussi courts que possible.

mettre en œuvre les actions suivantes :

- » **Dialogue de mise en œuvre – l'Eurovignette rencontre la RPLP¹ suisse** : lancer un dialogue sur les péages routiers pour les poids lourds, en tenant compte des mesures prévues dans la directive Eurovignette révisée. Les péages routiers devront être mieux coordonnés afin de renforcer l'incitation au transfert modal : ils doivent avoir pour effet un transfert de la route vers le rail et non une redistribution du trafic de marchandises entre les corridors. »

¹ Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

- » **Différenciation des systèmes de péage routier** : renforcer le caractère exemplaire des corridors de transit alpin en différenciant les systèmes de péage routier pour les poids lourds en fonction des émissions de CO₂, conformément aux modalités prévues dans la directive Eurovignette révisée et dans le respect des délais impartis pour leur mise en œuvre.
- » **Mise en place d'une approche commune pour soutenir le transport combiné et les infrastructures connexes (tunnels de base, terminaux, numérisation)** : développer et améliorer nos systèmes de soutien au transport combiné ainsi que les infrastructures nécessaires, dans le but d'encourager les mesures permettant de réaliser de réelles économies de coûts externes (en tenant compte de toutes les externalités pertinentes pour la région alpine, y compris les effets disproportionnés du trafic sur les territoires sensibles de montagne).
- » **Incitations et infrastructures supplémentaires pour les systèmes de propulsion zéro émission et neutres en carbone** : proposer des incitations allant au-delà des péages routiers différenciés, pour encourager l'utilisation de véhicules à systèmes de propulsion zéro émission et neutres en carbone, et décarboner ainsi les transports de marchandises encore effectués par la route. Il conviendra de mieux coordonner et encourager les efforts entrepris pour mettre en place les infrastructures de recharge nécessaires à ces nouveaux véhicules.
- » **Promouvoir l'amélioration de l'efficacité et l'interopérabilité** : coordonner nos efforts et faire avancer les projets pilotes et de démonstration afin d'exploiter tout le potentiel des outils numériques et des technologies innovantes pour le transport ferroviaire de marchandises : un meilleur échange de données, le recours à de nouvelles solutions informatique et le déploiement de procédures de transbordement et de technologies innovantes dans les terminaux de transport combiné peuvent améliorer l'utilisation des capacités.
- » **Approche coordonnée de la gestion des capacités sur les corridors de transit alpin** : Recherche d'une approche mieux coordonnée pour la gestion des capacités sur les corridors de transit alpin, dans l'objectif d'améliorer l'utilisation de capacité de ces corridors (route et rail), notamment pour exploiter pleinement les nouveaux tunnels ferroviaires de base.

4.2 TRANSPORT ALPIN ET TRANSFRONTALIER DE PERSONNES

La réorientation du transport de personnes vers des formes de mobilité durables doit tenir compte des défis spécifiques liés à la mobilité (pendulaire) transfrontalière dans les Alpes et aux besoins de mobilité dans les zones reculées.

Dans le cadre du présent Plan d'action, nous, les ministres de l'environnement et des transports des pays alpins, nous engageons à

poursuivre les objectifs suivants :

1. Augmenter considérablement le transfert modal vers les transports publics dans les Alpes, en particulier dans le domaine de la mobilité pendulaire transfrontalière.
2. Réduire le volume des transports non durables et promouvoir une mobilité durable et active, par exemple en encourageant les changements de comportement individuels en matière de mobilité et de consommation et en mettant en place des mesures de sensibilisation et d'information ciblées.

mettre en œuvre les actions suivantes :

- » **Faciliter la recherche d'informations sur les voyages transfrontaliers** : encourager les projets pilotes et les projets modèles existants ou nouveaux visant à améliorer l'information sur les trajets internationaux et multimodaux dans les Alpes, afin de promouvoir les voyages transfrontaliers en train.
- » **Des solutions billettiques pertinentes à l'échelle des Alpes** : en coopération avec les territoires concernés, travailler au développement de billets et systèmes de billetterie pour les transports publics valables dans toutes ou parties des Alpes et multimodaux, en évaluant les billets existants et en les testant par le biais de projets pilotes réalisés dans les régions transfrontalières.
- » **Décarboner les transports publics** : s'efforcer, y compris par le biais de mesures d'encouragement, de décarboner les transports publics routiers et ferroviaires en électrifiant à l'aide d'énergies renouvelables les lignes de chemin de fer non électrifiées et les flottes de bus, ou encore en déployant des trains à piles à combustible (alimentés par de l'hydrogène renouvelable).
- » **Voyages à longue distance** : promouvoir les liaisons ferroviaires (de nuit) pour le transport de personnes entre les grandes villes européennes, ainsi que dans les Alpes et vers les Alpes.
- » **Promouvoir l'utilisation de systèmes de gestion intelligente du trafic** : lancer des projets pilotes pour la gestion intelligente du trafic, par exemple par le biais d'une tarification de la mobilité, et partager les expériences avec d'autres pays alpins. »

- » **Vers un réseau de transport vert** : lancer une initiative technologique et développer de manière coordonnée des infrastructures pour les technologies à zéro émission et neutres en carbone, y compris des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, afin de favoriser la transition vers un réseau de transport vert.
- » **Réduire le trafic pendulaire** : soutenir la mise en place de programmes et de plans de gestion de la mobilité aux niveaux national et local, dans les entreprises (à travers des concepts de mobilité et des incitations) et dans les écoles, en encourageant les modèles de travail intelligents, le partage de vélos et de voitures électriques, le covoiturage, la modération du trafic et les transports publics axés sur la demande dans les Alpes, afin de réduire la demande de mobilité.

4.3 TOURISME ALPIN ET MOBILITÉ DE LOISIRS

Le tourisme est l'un des principaux secteurs d'activité économique des Alpes, et revêt une importance considérable pour de nombreuses communes alpines. La mobilité joue un rôle de premier plan pour les performances environnementales d'une destination touristique, qui incluent également les voyages vers ou en provenance des destinations touristiques et la mobilité sur place. Des solutions de mobilité durable doivent également être mises en place pour les activités de loisirs de la population alpine.

Dans le cadre du présent Plan d'action, nous, les ministres de l'environnement et des transports des pays alpins, nous engageons à

poursuivre l'objectif suivant :

1. Réduction considérable des émissions de CO₂ liées au tourisme et à la mobilité de loisirs dans les Alpes, en rendant plus attrayantes et plus accessibles les solutions de transport public et de mobilité non motorisée vers ou en provenance des destinations touristiques.

mettre en œuvre les actions suivantes :

- » **Accessibilité des destinations touristiques** : améliorer la desserte par les transports publics des destinations de vacances et de loisirs très prisées, par exemple à partir des gares suprarégionales, et mettre en place des solutions pour le dernier kilomètre, afin de créer une alternative au transport routier individuel et d'améliorer le transfert modal.
- » **Promouvoir les transports non motorisés** : soutenir les projets destinés à encourager la mobilité active non motorisée (vélo, marche) en combinaison avec les transports publics dans les programmes touristiques et les activités de loisirs, en mettant également l'accent sur les personnes âgées et les jeunes.
- » **Faciliter les voyages climatiquement neutres dans les Alpes** : encourager les offres touristiques tout-en-un climatiquement neutres, par exemple au moyen de récompenses ou de labels attribués aux destinations neutres en carbone. Toutes les mesures engagées devront avoir pour objectif prioritaire une réduction substantielle des émissions de CO₂.
- » **Améliorer les infrastructures pour les cyclistes et les piétons** : élaborer, adopter et mettre en œuvre conjointement des plans directeurs nationaux, régionaux et locaux pour le vélo et la marche afin de promouvoir la mobilité active, en particulier en mettant en place des programmes de financement et d'investissement visant à développer et à améliorer rapidement les infrastructures pour le vélo et la marche. »

- » **Échange d'expériences sur les stratégies de mobilité dans les destinations touristiques** : partager les expériences sur les destinations sans voiture et sur la mobilité électrique dans les destinations touristiques, et lancer des projets pour promouvoir l'utilisation de technologies alternatives dans la mobilité touristique.
- » **Élaboration d'une vision commune de la mobilité durable dans le tourisme alpin** : développer une vision commune et des stratégies touristiques pour un développement durable de la mobilité touristique dans les Alpes. Cette vision axée essentiellement sur les touristes arrivant en transports publics guidera nos actions futures.

5. SUIVI

Nous, les ministres de l'environnement et des transports des pays alpins, nous engageons à mettre en œuvre ces actions et à en suivre les progrès dans le cadre de la Convention alpine et du Processus de Zurich. Nous estimons qu'un processus pragmatique de suivi et d'information est utile pour suivre la mise en œuvre des actions définies pour atteindre nos objectifs dans les trois secteurs. De brefs rapports d'exécution résumant les efforts déployés, les bonnes pratiques, les résultats et, si possible, les impacts mesurés des actions menées, pourront ainsi être présentés lors des futures Conférences alpines et des réunions des ministres des transports du Processus de Zurich. Nous considérons également qu'il sera utile de mettre à disposition des informations sur les bonnes pratiques et les activités en cours, afin d'encourager les échanges, l'utilisation des synergies et la coopération entre toutes les parties prenantes intéressées qui souhaitent soutenir la mise en œuvre du présent Plan d'action.



**« Vers le zéro émission nette dans le secteur des transports
dans les Alpes à l'horizon 2050 au plus tard »**