



Adresse postale du Collectif d'Associations
c/o CIPRA France
MNEI, 5 place Bir-Hakeim
38000 Grenoble

Chambéry, le 31 décembre 2016.

à Patrick MIGNOLA
Vice président délégué aux Transports
Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes

Objet : votre courriel du 05/12/16 (réf : DT 16I6093L208375)
« Report modal de marchandises » / Enjeux santé publique et réchauffement climatique

Monsieur le Vice Président,

Nous vous remercions pour votre courrier cité en objet.
Nos organisations représentent plusieurs milliers d'adhérents et nous sommes honorés d'être sollicités dans le cadre d'une telle consultation. Nous avons toujours considéré que le dialogue entre les autorités régionales et le tissu associatif est vital.

Nous vous transmettons, sans exclusive de contributions individuelles complémentaires et/ou ultérieures, une série de propositions consensuelles et réfléchies, inspirées de nos travaux, de nos échanges de bonnes pratiques avec nos partenaires nationaux et étrangers, ainsi que de travaux engagés par de nombreux bureaux d'études et/ou collectivités sur le thème de la réduction des pollutions.

Notre enjeu commun est la réduction drastique des pollutions de l'air (CO₂, NO_x et particules fines) afin d'améliorer la santé publique et réduire les risques d'exposition des populations aux conséquences sanitaires (développement de maladies respiratoires, développement des allergies, décès prématurés chiffrés à plusieurs milliers en Auvergne Rhône Alpes¹). Nous sommes également vigilants aux conséquences des transports sur les dérèglements climatiques affectant les Alpes alors même que notre économie en est déjà lourdement impactée.

Nous rappelons qu'à l'échelle des départements alpins, la pollution de l'air par les transports a quatre origines majeures :

- la pollution du fait du **transport de marchandises par la route**, lequel se décompose en 2 parties :
 - **le transport international transalpin** utilisant les tunnels du Mont Blanc et du Fréjus ainsi que les passages aux frontières (Suisse, Italie)
 - **le transport local/régional** desservant les villes et les stations

¹ invs.santepubliquefrance.fr/content/download/127192/452663/version/6/file/EQIS_region_Auvergne.pdf

- la pollution du fait du **transport de personnes**, lequel se décompose également en 2 parties distinctes :

- **les transports quotidiens des habitants rhônalpins** (transport domicile-travail, transport urbain, loisirs...) On rappelle qu'en moyenne, 60% des déplacements sont inférieurs à 3 km et peuvent éviter, en grande partie, le recours à l'automobile.
- **le transport de touristes et excursionnistes accédant aux sites touristiques alpins.** On rappelle que les 9 millions de vacanciers venant profiter des Alpes du Nord en hiver viennent à 83% en voiture². Par ailleurs, l'accélération des pratiques de « ski à la journée » occasionne des flux pendulaires croissants entre les villes régionales et les Alpes et un accroissement des émissions de particules et GES. L'évolution de ces flux est très inquiétante. Nous tenons à votre disposition des analyses plus précises, si vous le souhaitez³.

Ces distinctions sont fondamentales pour éviter les amalgames ou confusions qui ne permettraient pas de formuler les bonnes actions et d'utiliser les bons leviers.

En effet, par exemple, pour la section Chambéry-Fréjus, nous estimons, compte tenu des chiffres disponibles, que 13% environ des émissions de CO2 liées aux transports seraient dus au transport international de marchandises (France <> Italie) contre 18% pour le transport régional de marchandises et 68% environ pour les voitures individuelles⁴.

Nos associations travaillent depuis plusieurs décennies, chacune, sur toutes ou partie de ces segments de modes de transport. Nous sommes prêts à travailler avec le Conseil Régional et toute collectivité volontaire sur ces différents axes.

En réponse à votre courrier en objet, nous exposons ci après nos propositions concernant le transport de marchandises. Pour ne pas alourdir ce document, nous vous proposons, en annexe, des éléments concernant la réduction des impacts du transport des personnes, lesquels, on le redit, sont majeurs.

Nous sommes disposés à approfondir tous ces éléments ainsi qu'à travailler à la mise en place de solutions avec vos services et vous mêmes dès que possible, renouant ainsi une collaboration fructueuse entre la région et les associations qui n'aurait jamais du être restreinte.

Nous évoquons nos propositions sans déployer les conditions de leur faisabilité technique détaillée, que nous pourrions approfondir ensemble.

Nous ne nous interdisons pas non plus des actions innovantes et des idées qui pourraient surprendre... nous considérons que la recherche-développement, en la matière, passe par une créativité qui oblige à formuler, même idéalement, toutes les idées possibles. Le tri, la sélection, la hiérarchisation des idées les plus pertinentes au regard de la faisabilité technique, économique et sociale intervenant dans un second temps.

² Observatoire Régional du Tourisme ORT 2015

³ Notamment deux documents : « Synthèse des séminaires de concertation sur la réduction des impacts liés à l'accès aux stations alpines » Convention alpine Ministère de l'Environnement 2008 (séminaires associant les collectivités, les transporteurs, les professionnels du tourisme, les ONG) et l'étude « Retombées socio économiques des activités de pleine nature en Savoie » (INDDIGO 2011)

⁴ Ces chiffres sont calculés par nos soins à défaut de statistiques précises qui auraient dues figurer, pour le moins, dans le PLQA de Chambéry Métropole. Une évaluation plus fine reste à établir tant pour le secteur Savoie, le secteur Haute Savoie que le secteur Isère.

En résumé, nos principales propositions sont les suivantes. Vous trouverez dans les annexes une présentation plus détaillée de chacune de ces propositions :

1- Propositions concernant la réduction de la pollution liée au transport international transalpin de marchandises

- 1.1. Limitation des camions selon le type de carburateur et leur niveau de pollution.
- 1.2. Réduction des vitesses (temporaires ou permanentes)
- 1.3. Fermeture progressive partielle ou totale des axes de passage transalpins
- 1.4. Développement urgent de l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA)
 - *Amélioration de la qualité de service à Aiton*
 - *Création d'une plateforme de chargement dans les environs d'Ambérieu en Bugey*
 - *Développement accéléré du site industriel et tri-modal INSPIRA*
 - *Etude d'opportunité d'une plateforme de chargement vers Valence*
 - *Création d'une plateforme de chargement dans les environs de Dijon*
 - *Mise en sécurité et réduction des nuisances le long du lac du Bourget et dans les agglomérations*
- 1.5. Démarches concertées avec la Région PACA et l'Espagne pour éviter le détournement des camions sur les cols des Alpes du Sud et la Côte d'Azur.
- 1.6. Création d'un opérateur public de transport de marchandise pour gérer et optimiser l'AFA de Dijon à Orbassano
- 1.7. Bourse de Transit Alpin des marchandises et optimisation des remplissages de camions
- 1.8. Engagement d'une réelle politique de relocalisation de l'économie.

2- Propositions concernant la réduction de la pollution liée au transport local/régional de marchandises

- 2.1 Extension de la Bourse de Transit Alpine (BTA) de marchandises aux transports régionaux
- 2.2 Promotion des carburateurs plus propres (GNV, électrique, hydrogène...) pour les flottes régionales d'entreprises
- 2.3 Encouragement des collectivités à favoriser le dernier kilomètre avec des modes les plus respectueux de l'environnement et des plateformes de transfert modal en périphérie
- 2.4 Encouragement des entreprises régionales à utiliser le transport ferré et réhabilitation des lignes ferrées sur les Zones d'Activité Economique
- 2.5 Création d'un opérateur public de transport régional de marchandises (voir 1.6)
- 2.6 Création d'un Schéma Régional de transport des marchandises

Ces propositions sont détaillées dans l'annexe 2.

Par ailleurs, nos propositions concernant la réduction de la pollution liée au transport local de personnes et aux transports touristiques figurent dans l'annexe 3.

Voici, Monsieur le Vice Président, un ensemble de mesures qui ne permettront des améliorations de la qualité de l'air que si elles sont mises en oeuvre avec ambition, radicalité et forte coordination .

Enfin, nous sommes convaincus qu'il est urgent que la communication sur la qualité de l'air, ses sources et ses conséquences soit organisée, selon les cibles, de manière beaucoup plus rationnelle et efficace. Nous constatons en effet les difficultés suivantes :

- L'information des réseaux de surveillance de l'air est technique et jamais vulgarisée : la hiérarchisation des messages et des actions nécessaires est nettement améliorable.
- Les chauffages défectueux et les écobuages sont identifiés comme les principales sources de pollution mais les principales actions publiques portent sur le transport...renvoyant les citoyens et responsables d'entreprises à une forme de mise en doute sur la fiabilité des informations et/ou la cohérence des politiques,
- Les différences de traitement des épisodes de pollution, avec des stratégies et des actions sur le transport qui varient selon les 3 secteurs médiatisés (Lyon d'une part, Grenoble d'autre part et Savoie/Haute Savoie enfin) génèrent une confusion et une perte de repères pour les populations locales,
- Les dispositifs de traitement sont généralement levés alors que la qualité de l'air n'est pas revenue à sa normale. Nous sommes convaincus que pour traiter durablement les épisodes de pollution, il faut imposer des mesures, non au jour le jour, mais sur des périodes hebdomadaires voire mensuelles. De plus ces périodes peuvent être aujourd'hui anticipées : nous savons que Décembre et Janvier sont des mois très sensibles. Pourquoi ne pas imposer des mesures systématiques, chaque hiver dès la fin novembre (de la même manière que les automobilistes chaussent leur pneu neige, avant que celle-ci ne soit tombée...).
- Enfin, la communication doit être très claire sur un point : les émissions sont toujours de même ampleur quels que soient les seuils d'alerte atteints ou pas. Si les dispositifs de traitement sont levés, ce n'est pas parce que nous polluons moins, mais parce que la météo fait office de chasse ...envoyant la pollution ailleurs. Nous en restons comptable pour autant. Nous nous devons d'avoir une communication responsable à cet égard.

La Région a très sûrement le pouvoir de négocier avec l'Etat, ne serait ce que dans le cadre du SRCEA et des PPA, PLQA...etc, pour renforcer la politique concernant la qualité de l'air.

Nous nous tenons à votre disposition pour approfondir ces pistes et pour contribuer à leur mise en oeuvre, dans un esprit de coopération entre le Conseil Régional et les Associations qui n'a pas lieu de se restreindre.

Nous vous remercions de nous tenir informés des suites que vous donnerez à l'ensemble des propositions que nous développons dans les annexes.

En nous souhaitant collectivement une année 2017 riche en actions pour soulager les populations habitant dans les vallées alpines, et en vous remerciant pour votre démarche de concertation, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Vice Président, l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

PJ :

- **Annexe 1** : Coordonnées des associations signataires
- **Annexe 2** : Propositions concernant la réduction de la pollution liée au transport de marchandises
- **Annexe 3** : Propositions concernant la réduction de la pollution liée au transport de personnes et à l'accès des stations alpines par les touristes et excursionnistes.

Contacts :

Alain Boulogne : 06 87 71 90 56

Marc Pascal : 06 08 83 52 69

Annexe 1: Coordonnées par ordre alphabétique

Association pour le Respect du Site du Mont Blanc (ARSMB)	Maison de la Montagne Place de l'Eglise 74400 CHAMONIX
Challes Terres Citoyennes	chez Nicole GIRARD 61 rue des Fleurs 73190 CHALLES LES EAUX
CIPRA France	MNEI 5 place Bir Hakeim 38000 GRENOBLE
Environn'Mont-Blanc	40 chemin du Pierrier de la Croix 74310 LES HOUCHES
FRAPNA Union Fédérale - FNE	77 rue Jean-Claude Vivant 69100 VILLEURBANNE
FRAPNA Savoie	26 Passage Sébastien Charléty 73000 CHAMBERY
Les Amis de la Confédération Paysanne	rue du Terraillet 73000 St-Baldoph
Les Amis de la Terre Savoie	31 bis rue Jacotot 73100 AIX LES BAINS
Moutain Wilderness	MNEI 5 place Bir Hakeim 38000 GRENOBLE
Vivre et Agir en Maurienne (VAM)	c/o Annie Collombet Villabernon 73140 ST MICHEL DE MAURIENNE
Vivre en Tarentaise	Le Villard d'Amont 73210 LANDRY

Annexe 2 : Proposition concernant la réduction de la pollution liée au TRANSPORT DE MARCHANDISES.

1- Propositions concernant le transport international transalpin de marchandises

1.1. Limitation des camions selon le type de carburant et leur niveau de pollution.

Il est possible d'interdire localement ou régionalement le passage des Euro 1, Euro 2, Euro 3 ... à certains endroits. On rappelle qu'un camion Euro 1 est 35 fois plus polluant qu'un Euro 5 et un camion Euro 3 l'est 10 fois plus...

Les camions disposant d'une carburant au Gaz Naturel pour Véhicule sont peu courants en France (mais beaucoup plus en Italie ou dans d'autres pays). Cette carburant, technologiquement au point, est moins bruyante, extrêmement moins polluante sur le plan des particules (mais peu différente d'une carburant diesel sur le plan des GES). Favoriser ces camions sur les axes internationaux permettrait d'encourager le développement de leur flotte par les entreprises de logistique. Mais il est évident que cette action ne peut suffire et qu'elle doit être intégrée à un ensemble de mesures ambitieuses.

Une politique tarifaire et réglementaire des tunnels en fonction des niveaux de pollution serait contraignante et permettrait d'avoir des résultats. La politique de la Suisse qui a mis en place une taxe (la RPLP) assise sur le PTAC et le niveau de pollution l'a ainsi démontré.

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Elle peut être chef de file, sur le sujet, d'une réflexion nationale voire transfrontalière, en valorisant ses partenariats avec notre voisin suisse. Ce faisant elle s'inscrit dans une action internationale d'application de la COP 21.
- Elle peut accompagner les collectivités territoriales (communes, départements) pour appuyer leurs négociations avec l'Etat et les concessionnaires de grosses infrastructures (autoroutes, tunnels) afin d'imposer une politique tarifaire et réglementaire qui soit réellement contraignante.
- Elle peut préparer un modèle d'arrêté municipal interdisant certains types de camions (au risque que l'Etat en récuse le contrôle légal... mais au moins, les élus locaux auront pris leur responsabilité et celle de l'Etat n'en sera que plus engagée).

1.2. Réduction des vitesses (temporaires ou permanentes)

Cette action est probablement la plus simple. Elle présente un rendement coût/efficacité intéressant (mais insuffisant) notamment pour les plus petits véhicules. Pour les poids lourds, la vitesse et la pente complexifient la mesure dont la pertinence doit être étudiée, au cas par cas de chaque territoire et même section de voirie.

Il est important de ne pas attendre le déclenchement des seuils d'alerte à la pollution pour réduire la vitesse des camions et des voitures.

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Elle peut animer un cercle de collectivités engagées sur ce type d'action et en diffuser les bonnes pratiques.
- Elle peut inciter l'Etat à opérer des contrôles de vitesse renforcés et drastiques y compris sur les réductions temporaires de vitesse (actuellement totalement insuffisants sur les axes Arve et Maurienne). Elle peut également co-investir dans un réseau renforcé de radars mobiles avec les collectivités locales et l'Etat.

1.3. Fermeture progressive partielle ou totale des axes de passage transalpins

La Suisse limite la fréquentation des camions de plus de 3,5 t en les interdisant la nuit, tous les week-ends, les jours fériés et en les taxant. Par ailleurs, nous avons tous observé les conséquences positives :

- de la fermeture totale du tunnel du Chat aux camions sur la fréquentation de l'axe sensible entre Le Bourget et Ambérieu en Bugey.
- de la fermeture totale à la circulation des poids lourds sur certains axes alpins comme le col du Lautaret (y compris avant l'éboulement du Chambon), ou le Col du Montgenèvre (sur PACA)

Ces différents exemples montrent que des solutions radicales peuvent être pertinentes et qu'elles n'ont pas à être exclues à priori.

La fermeture partielle (la nuit, tous les jours fériés, les samedis et dimanche, etc.) permet de procéder par pallier. **L'interdiction de circuler la nuit est d'autant plus pertinente, que l'inversion de température nocturne dans les vallées, une grande partie de l'année, y aggrave la pollution.** Voir l'expérience de la vallée de l'Inn en Autriche qui a imposé cette interdiction la nuit.

La fermeture totale de la circulation des camions de transport international sur les cols alpins et dans les tunnels est une démarche radicale qui permettra de provoquer un réel bon salulaire dans deux domaines :

- C'est le moyen le plus fort pour forcer le développement des Autoroutes Ferroviaires (pas uniquement alpine...) et des Autoroutes de la Mer. L'urgence de la situation nous y conduira nécessairement.
- C'est également un des moyens les plus sûrs d'accroître la sécurité dans les tunnels routiers qui seraient ainsi réservés aux voitures légères, VUL, et transit local de marchandise. Le problème majeur de la sécurité dans les tunnels, ce sont les camions et les matières qu'ils transportent dont la quantité et, souvent, la nature sont des enjeux lourds en cas d'incendie. Ce faisant, l'Etat et le concessionnaire du tunnel du Fréjus pourraient réaffecter la nouvelle galerie en construction à la sécurité au lieu de la mettre en circulation, conformément à l'enquête publique initiale qu'ils se sont permis de trahir⁵

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Elle peut prendre le leadership d'une stratégie régionale de limitation des camions la nuit, les jours fériés, les samedis et les dimanches.
- Elle peut créer un Schéma des axes internationaux interdits aux camions et soutenir les collectivités locales imposant des interdictions totales ou partielles. Pour les encourager, la Région pourra proposer des financements et de l'assistance juridique gratuite pour formuler les arrêtés municipaux interdisant ou limitant les camions. Son action doit permettre d'harmoniser les décisions prises par les collectivités.

Il est clair qu'une telle stratégie de limitation des camions n'est possible qu'à deux conditions :

- proposer d'autres modes de transport, notamment ferroviaires (cf. ci après le chapitre sur le développement de l'Autoroute Ferroviaire Alpine)
- éviter par tous les moyens, le report des camions sur d'autres axes qui seraient alors asphyxiés plus encore (cf. ci après le chapitre sur les démarches concertées).

⁵ Nous vous rappelons que cette préoccupation est un point de vigilance de nos associations depuis l'ouverture de l'enquête publique.

1.4. Développement urgent de l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA)

Avec 4 Allers retours par jour, l'infrastructure actuelle de l'AFA, entre Aiton et Orbassano, n'a pas évolué depuis le lancement de l'expérimentation, il y a plus de 10 ans. En 2001, les Etats s'étaient pourtant entendus pour fixer les objectifs de l'expérimentation de 20 à 30 trains par jour et par sens. Nous en sommes loin alors que nous pourrions même faire mieux compte tenu des capacités de la ligne existante mise en conformité du gabarit GB1 depuis 2010. Nous rappelons que cette ligne est utilisée à moins de 20 % de sa capacité.

Ce manque total d'ambition de l'AFA est le résultat d'une entropie institutionnelle qui a eu comme conséquence de jeter un discrédit sur les performances de la ligne existante.

Afin d'être pragmatique, opérationnelle et afin de répondre aux urgences de santé publique, l'Autoroute Ferroviaire Alpine doit être relancée vivement et étendue. Les axes majeurs de ce développement pourraient être les suivants. Nous ne souhaitons pas intervenir dans la proposition de technologies particulières, débat que nous laissons aux professionnels du transport ferré. Mais nous implorons la Région afin qu'elle pèse dans les débats et récuse, à nos cotés, les pseudo arguments technologiques ou géographiques ou juridiques qui retardent perpétuellement le développement de l'AFA. Sur le plan technologique, nos voisins suisses et autrichiens ont une expérience dans le domaine qui est suffisante pour couper court à tout débat interminable.

- **Amélioration de la qualité de service à Aiton** : la promotion du dispositif et le système de réservation doivent être améliorés afin de sortir d'une quasi confidentialité de l'infrastructure

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Auditer le fonctionnement de la plateforme d'Aiton, inciter ses opérateurs à faire évoluer rapidement le service (incitation financière et/ou réglementaire au titre de sa compétence d'autorité organisatrice/régulatrice des transports de marchandises)
 - Intégrer la plateforme d'Aiton dans un « Service Régional public de transport transalpin de marchandise » à construire (voir ci après)
- **Création d'une plateforme de chargement dans les environs d'Ambérieu en Bugey** (ce renforcement de l'infrastructure existante est préconisé par le rapport du Conseil Général des Ponts en 2006, ainsi que par la FNAUT dès 1999⁶). A ce jour, c'est le seul site à l'Est de Lyon qui présente une réelle faisabilité à court terme. En effet, l'infrastructure à Ambérieu ne chargerait pas le trafic de Lyon Part Dieu, très congestionné. La disponibilité de surfaces, d'aires de manoeuvre et d'infrastructures ferroviaires ainsi que les facilités d'accès sont d'autres facteurs favorables majeurs. De plus, le site d'Ambérieu, au nord du Parc industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) est quasi à égale distance des A40 au nord (accès TMB) et A43 au sud (accès au Fréjus) qui sont reliés par les A42 +A 432 via l'Espace de la DTA⁷ de l'Aire métropolitaine de Lyon dit « Espace interdépartemental Saint Exupéry ».
- Pour mémoire, Ambérieu est au carrefour de 2 Corridors (2 et 6) fret Européen (<http://www.rne.eu/rfc-corridors>).

Tous ces facteurs sont, par contre, particulièrement limitant ou rédhitoires pour le site de Grenay qui ne pourra pas être efficient avant le long terme.

Nous rappelons, en effet, que, depuis le site de Grenay, les convois doivent prendre la branche ferroviaire Saint-André-le-Gaz ⇔ Chambéry. Cette ligne historique Lyon ⇔ Chambéry/Grenoble est une des fameuses 11 lignes ferroviaires nationales déclarées malades

⁶ FNAUT info N°71 – février 1999.

⁷ Décret no 2007-45 du 9 janvier 2007 portant approbation de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise + arrêté du 25/03/15 de modification sur l'Espace interdépartemental Saint-Exupéry

par Guillaume Pépy en Janvier 2011. Elle le reste aujourd'hui⁸. **Elle n'est pas au gabarit GB1 et de plus la branche St André le Gaz ↔ Chambéry est à voie unique avec des TER et TGV qui ont beaucoup de mal à se croiser** (ce qui a occasionné un rallongement notoire du trajet Lyon/Chambéry en 2015...provoquant certainement un report modal du train sur la voiture...).

Un chargement près d'Ambérieu rallonge l'AFA de 125 km et peut être opérationnel avant la fin 2017 pour un coût raisonnable, si une priorité lui est donnée.

Pour nous, développer une plateforme de l'AFA sur Ambérieu dans les meilleurs délais est gage d'une démarche volontariste du transfert modal de la route vers le rail. Elle devra être accompagnée par des mesures économiques et fiscales pour assurer son succès.

Par contre, nous considérons que le retardement du développement effectif de l'AFA, alors que des solutions sont à portée de main, rend les responsables du transport de marchandise comptables d'une réelle mise en danger des populations.

Nous rappelons que, du fait de la libéralisation du fret marchandise, les autorités peuvent s'appuyer sur d'autres transporteurs que la SNCF Fret, si nécessaire. Il n'est pas forcément utile de procéder à un appel d'offre public pour l'exploitation de la ligne qui tombe sous le coup des règles de concurrence classique entre opérateurs privés.

Pour accélérer la mise en place d'une infrastructure et d'un ou plusieurs transporteurs ferroviaires, une intervention forte de la Région est nécessaire et enclenchera sûrement la mobilisation de moyens financiers comme annoncé par M. Wauquiez ce mois de Décembre. Pour financer cette plateforme et inciter à son exploitation, la règle des minimis liée à la réglementation européenne en matière de subvention devrait pouvoir être levée, prétextant l'urgence en matière de santé publique. On rappelle qu'à ce titre, la Commission a donné, en son temps, l'autorisation aux Etats de subventionner avec force la plateforme d'Aiton et son exploitation. Ce financement exceptionnel serait d'autant plus facilement accepté qu'il préparerait un service pérenne de transport ferré, sérieux, de grande ampleur, significatif.

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Investir rapidement dans la plateforme près d'Ambérieu (maîtrise foncière des sites industriels existants à réhabiliter, adaptation des quais existants, voies d'accès...). A noter que plusieurs sites sont potentiellement disponibles et présentent des avantages divers (dont le site PIPA qui dispose d'une voie ferrée raccordée sur la ligne ferroviaire Lyon-Ambérieu)
- Accompagner la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain et particulièrement la ville d'Ambérieu, dans l'amélioration de leur plan de circulation et la réduction des nuisances occasionnées par le trafic des camions pour les riverains et les collectivités.
- Accompagner la SNCF et les collectivités dans la formation professionnelle continue des agents impliqués par cette relance du fret (chauffeurs de camions, conducteurs de train, opérateurs de la plateforme, habitants d'Ambérieu susceptibles de profiter des créations d'emplois...)
- Faire la promotion de la plateforme auprès des transporteurs
- Associer la branche des transporteurs routiers dans le cadre des Contrats d'Objectifs de filière voire des Pôles de compétitivité concernant les transports (dont elle a la compétence)
- Négocier avec l'Etat une politique économique et fiscale incitative voire contraignante en faveur du report modal de la route vers le rail.

- ***Développement accéléré du site industriel et tri-modal INSPIRA (Salaise sur Sanne)***

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Faire de ce site l'arrière-pensée du Port de Marseille/Fos pour la Région AURA
- Permettre le développement du transport combiné (conteneurs sur wagons ou sur barges)

⁸ Voir blog de l'ADUT : <http://adut.blog.20minutes.fr/>

- **Etude d'opportunité d'une plateforme de chargement vers Valence** pour capter les flux venant du Sud (en rapport avec l'intérêt du site trimodal INSPIRA)

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Identifier le site, vérifier les conditions de faisabilité de l'AFA entre Valence et Aiton (difficulté de traversée à Grenoble avec le pont ferroviaire ?)

- **Création d'une plateforme de chargement dans les environs de Dijon** rallongeant l'AFA de 300 km par rapport à sa distance actuelle (également préconisée par le rapport du Conseil Général des Ponts en 2006), La Région Bourgogne Franche Comté et la Préfecture de Région ont tout lieu de voir cette initiative de manière favorable vu leur politique réelle favorisant le transport ferré. Cette action permettra de développer des emplois sur le dijonnais.

Une plateforme existe déjà exploitée par Naviland-Cargo à Perrigny les Dijon, au sud de l'agglomération du Grand Dijon, connectée aux voies Sud, Nord, Est et Sud Est (Dijon-Modane)⁹

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Associer très rapidement la région Bourgogne Franche Comté (Préfecture et Conseil Régional) pour allonger l'AFA au nord de Rhône Alpes. Nous vous informons que nos associations ont pris l'attache de ces autorités pour renforcer leurs contacts dès le mois de janvier 2017
- Etudier dans les plus brefs délais, les possibilités de chargement/déchargement au sud de Dijon.
- Engager des négociations entre l'Etat, l'Europe et les 2 régions afin de trouver les moyens techniques et financiers nécessaires à la mise en place de cette plateforme et du rallongement de l'AFA (voir ci après, travaux et coûts à prévoir pour la traversée de certaines agglomérations, mise en sécurité et entretien des parties sensibles de l'itinéraire...)

- **Mise en sécurité et réduction des nuisances le long du lac du Bourget et dans les agglomérations** de Bourg en Bresse, Culoz, Aix les Bains, Chambéry, Montmélian, Grenoble (entre autres collectivités impactées qu'il convient de mieux inventorier¹⁰). A noter que ces espaces naturels et urbains sont aujourd'hui totalement impactés par les transports de camions (pollution effective, pollution potentielle en cas d'accident). Le seul fait de mettre les camions sur les trains les soulagera positivement et réduira considérablement les risques auxquels ils sont aujourd'hui exposés. Nous insistons pour dire qu'en aucun cas, ces aménagements nécessaires ne peuvent justifier un retard du ferroutage sauf à prendre le risque de mise en danger de la vie d'autrui...en utilisant un argument peu solide et en encourageant la poursuite du tout routier et des infrastructures qui vont avec, au premier rang desquels le contournement autoroutier de Chambéry.

Il convient, en plus, de renforcer les protections contre le bruit pour les riverains, de moderniser et sécuriser les aiguillages, les voies de transit et la vacuité des lignes, d'étudier la pertinence de zones de rétention des produits libérés en cas d'accident près des zones humides (et principalement sur les zones sensibles comme les passages à niveau...)¹¹; de garantir une suffisance des aires de stockage de trains de marchandises (en cas de congestion

⁹ Il s'agit d'un terminal rail-route d'une surface de 2 ha, possédant 1050 m de voies ferrées et constitué d'une cour à grue et d'une cour à portique. Le terminal est accessible pour les clients depuis l'A311 (sortie Terminal Rail-Route). L'agence NAVILAND CARGO de Gevrey est certifiée ISO 9001 et ISO 14001. Destinations actuelles : Anvers, Marseille-Fos, Zeebrugge, Le Havre. Une adaptation /diversification pourrait permettre de charger des camions ou remorques seules en direction de Turin. <http://www.naviland-cargo.com/implantations/gevrey> +33 (0) 4.72.21.51.58

¹⁰ Grand Dijon, espace naturel des Dombes, St Jean et St Michel de Maurienne, ...etc.

¹¹ La ligne en rive droite du Rhône au Sud de Lyon présente les mêmes types d'enjeux urbains et écologiques. Il est nécessaire de tirer partie de son expérience positive.

des sillons), de garantir une priorité des transports de personnes sur le transport de marchandises pour ne pas affecter les transports quotidiens et touristiques.

Actions possibles de la Région Rhône Alpes :

- La Région peut prendre en charge tout ou partie des investissements nécessaires (en mobilisant notamment des fonds européens, ou encore dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région à réviser rapidement pour le redéployer en fonction des urgences). Cette politique d'aménagement doit être concertée avec les territoires traversés trouvant une amélioration de leur qualité de vie.
- La Région peut communiquer fortement auprès de la population et des agglomérations pour expliquer que le seul fait de mettre les camions sur les trains entraînera, de facto, une diminution des risques qui les concernent.

1.5. Démarches concertées avec la Région PACA et l'Espagne pour éviter le détournement des camions sur les cols des Alpes du Sud et la Côte d'Azur.

Il est important que les actions engagées sur Auvergne Rhône Alpes ne génèrent pas un détournement des camions sur d'autres axes de franchissement des Alpes et des congestions à d'autres endroits.

Actions possibles de la Région Rhône Alpes :

- Dans le cadre de l'association des « 4 moteurs » (réseau des 4 régions les plus riches d'Europe que Rhône Alpes est fière d'animer, avec la Lombardie italienne et la Catalogne toutes deux concernées par les flux de marchandises) et en associant la région PACA (au titre, notamment, du Schéma interrégional de Massif), lancer une action pour promouvoir l'Autoroute de la Mer en Méditerranée (entre Barcelone et Gènes ou Trieste ?) afin de soulager le passage de Vintimille.
Nous proposons d'associer 4 autres régions à cette dynamique car directement concernées: Vallée d'Aoste, Piémont et Ligurie en Italie ainsi que la Région Occitanie en France.
- Engager une concertation étroite avec PACA et les départements 05-04-06 pour adapter la réglementation du passage des cols et tunnel des Alpes du Sud aux décisions prises sur les cols et tunnel des Alpes du Nord (en fonction des décisions prises relatives aux points 1.1-1.2-1.3 ci dessus)

1.6. Création d'un opérateur public de transport de marchandise pour gérer et optimiser l'AFA de Dijon à Orbassano

Cet opérateur peut associer la région Bourgogne Franche Comté. Sa fonction permettrait de disposer de tout le poids de la collectivité pour réguler le service et promouvoir le transport ferré... en profitant de la libéralisation du secteur du transport de marchandises.

Actions possibles de la Région Rhône Alpes :

- Prendre le leadership de la création de cet opérateur public. Impulser ses objectifs, lui donner les moyens de fonctionnement pour démarrer... et ainsi faire pression sur les opérateurs historiques (Etat, SNCF, etc.).
- Associer les syndicats professionnels des transports routiers et ferroviaires. Associer des opérateurs ferroviaires expérimentés sans exclusive de la SNCF.

1.7. Bourse de Transit Alpin des marchandises et optimisation des remplissages de camions

Le système de Bourse de Transit Alpin (BTA) consiste à promouvoir une forme de « covoiturage » des marchandises regroupées dans les camions afin d'éviter des circulations de camions dont le chargement ne serait pas optimisé. Cela permet notamment d'éviter les « retours à vide ».

Les camions dont le chargement serait trop faible (étiage à définir) se feraient refuser l'accès aux passages internationaux. Il est possible et souhaitable d'articuler cette forme de « covoiturage » des marchandises avec une politique de réservation préalable obligatoire des passages de camions dans les tunnels (cette démarche équivaldrait au système de réservation des sillons que l'on connaît dans le ferroviaire, adaptée à la route).

La faisabilité de la Bourse de transit alpin des marchandises est bien avancée¹². Elle a tout intérêt à associer les acteurs français, suisses et italiens, autrichiens.

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Se rapprocher des opérateurs suisses, autrichiens, italiens, engager des partenariats
- Assurer la promotion et le développement de la Bourse transalpine de marchandises versant français (système informatique équivalent aux Centrales de Mobilité à adapter au transport international de marchandises ...)

1.8. Engager une réelle politique de relocalisation de l'économie.

Nous constatons, depuis plusieurs décennies, que la facilité des transports ne constitue ni une avancée sociale, ni une avancée environnementale.

Un schéma de transport contraignant doit inciter les opérateurs économiques à produire et consommer de manière éco-responsable comme le recommandent tous les engagements internationaux (Sommet de la Terre), européens (politique énergétique de l'UE, etc.), nationaux et régionaux (Plans climat, SRCAE, etc.).

En outre, la relocalisation de la production est une politique en faveur de l'emploi local vis à vis de laquelle la Région ne peut être insensible. Les Régions se sont vu transmettre la compétence du développement économique par la Loi NOTRe et disposent désormais de pouvoirs élargis et sérieux pour coordonner le développement de l'économie. Les SRDEII (Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation) doivent être établis par les régions et disposent d'un pouvoir prescriptif sur les autres échelons territoriaux. La Région Auvergne Rhône Alpes a adopté son 1^{er} SRDEII en décembre 2016.

L'objectif de cette action 1.8 est de réduire les transports internationaux et/ou externes à la région Auvergne Rhône Alpes pour développer l'économie régionale.

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Donner une priorité à la relocalisation régionale de la production industrielle et agro-alimentaire afin de limiter les transports de marchandises, économiser l'énergie et favoriser l'emploi local. Le SRDEII a été récemment élaboré sous la responsabilité de M. Saddier (Vice Président du Conseil Régional et par ailleurs Député de la Haute Savoie, lourdement impactée par la pollution) : ce SRDEII sous-évalue complètement l'enjeu fondamental de la relocalisation des économies régionales. Le SRDEII mérite donc d'être complété vigoureusement, en articulation étroite avec un Schéma régional du transport de marchandises (voir ci après).

¹² <http://www.cipra.org/fr/communiqués/la-bourse-du-transit-alpin-est-realizable-juridiquement>

2.1. Extension de la Bourse de Transit Alpine (BTA) de marchandises aux transports régionaux (voir 1.7)

Si le système de covoiturage des marchandises, optimisant le remplissage des camions à l'international fonctionne, il serait facile de l'étendre aux transports régionaux.

Un enjeu particulier concerne la logistique des stations alpines qui génère une noria de camions venant les uns après les autres décharger leur marchandise sans concertation entre les différents prestataires d'une même station, parfois voisins, parfois pour des produits identiques. Une optimisation des tournées et des chargements est possible.

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Créer une BTA régionale
- Pour le tourisme : Inciter les fournisseurs et les livreurs à organiser des plateformes de mutualisation des transports régionaux sous forme d'une BTA locale (ou autre dispositif à créer), à l'échelle des bassins pertinents (Haute vallée de l'Arve, Aravis et Chablais à partir de Annecy et/ou Sallanches ? / Haute Tarentaise et Vallée de Bozel à partir de Albertville ? Maurienne à partir de Saint Jean ? / Oisans à partir de Grenoble ?). La Région pourrait conditionnaliser ses aides en faveur du tourisme au respect d'un tel engagement par les communes-stations (en renforçant et rendant contraignant les Plans Climat territoriaux ...à multiplier par ailleurs) et par les prestataires touristiques (hôtellerie restauration, hébergements, Remontées mécaniques...).

2.2. Promotion des carburations plus propres (GNV, électrique, hydrogène...) pour les flottes régionales d'entreprises

Les carburations moins sales sont bien adaptées aux transports régionaux.

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- La Région dispose d'un vrai levier dans le cadre des Conventions d'Objectifs et Pôle de compétitivité ou Clusters pour inciter les transporteurs régionaux à faire évoluer leur flotte de véhicule. La Région peut inscrire ce genre d'actions dans le cadre de sa Convention pluriannuelle avec l'ADEME. RAEE est également un outil mobilisable pour sensibiliser les entreprises.
- La Région peut négocier avec l'Etat pour que cette promotion des carburations moins sales soit inscrite dans le cadre de la politique de transition énergétique (loi du 18 août 2015...)

2.3. Encouragement des collectivités à favoriser le dernier kilomètre avec des modes les plus respectueux de l'environnement et des plateformes de transfert modal en périphérie

Les « centres de distribution multimodale urbaine » se développent. Ils constituent des aires de regroupement des produits à livrer en centre ville. Les marchandises sont livrées à partir de modes les plus respectueux de notre environnement (électrique, traction animale, GNV, vélo, etc.) en évitant ainsi aux camions gros porteurs de pénétrer les centres villes

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- D'une part, la Région dispose d'un vrai levier dans le cadre des Conventions d'Objectifs et Pôle de compétitivité ou Clusters pour inciter les transporteurs

régionaux. D'autre part, elle peut mobiliser les collectivités et les soutenir pour accélérer la mise en oeuvre de ces centres de distribution multimodale urbaine (réserve foncière et aménagements légers, réhabilitation de locaux en périphérie des centres villes, organisation du service...) La Région peut inscrire ce genre d'actions dans le cadre de sa Convention pluriannuelle avec l'ADEME. RAEE est également un outil mobilisable pour sensibiliser les entreprises et les collectivités. Le CEREMA, ressource nationale majeure, basé à Lyon est également un acteur à mobiliser.

2.4. Encouragement des entreprises régionales à utiliser le transport ferré

- *Politique de maintien et de réhabilitation des lignes ferrées sur les Zones d'Activité Economique (ZAE)*
- *Incitation financière et technique des entreprises à l'usage du fer*

Ces actions ambitieuses sont urgentes au risque de voir le réseau ferré sur les ZAE se réduire encore faute d'être utilisé. et il est toujours plus aisé, en la matière, de préserver que de reconstruire de toute pièce quand les emprises foncières ont disparu.

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Cette politique mérite d'être inscrite rapidement dans le SRDEII. Dans les Alpes, plusieurs sites industriels sont concernés au premier rang desquels : la basse vallée de l'Arve (avec le décolletage notamment), la cluse de Chambéry-Aix-Montmélian, l'ensemble des zones d'activités grenobloises et voironnaises, le bassin annecien, le bassin genevois,...etc.

2.5. Création d'un opérateur public de transport régional de marchandises

Au delà de l'exploitation d'une AFA élargie de Dijon à Orbassano, un opérateur public de transport ferré de marchandises pourrait favoriser la réouverture de services adaptés aux entreprises. Le total contrôle de l'opérateur par la puissance régionale permettrait d'avoir des politiques très volontaristes.

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes : voir 1.6

2.6. Création d'un Schéma Régional de transport des marchandises

En lien direct avec le Schéma Régional Climat, Air, Energie (SRCAE), le SRADDET et le SRDEII, ce schéma permettrait de planifier les différentes politiques et actions en matière de transport de marchandises en se donnant des objectifs et une programmation effective sur un pas de temps de 4 à 5 ans.

Actions possibles de la Région Auvergne Rhône Alpes :

- Elaborer ce Schéma Régional des transports de marchandises en veillant à ce qu'il soit un vrai programme d'actions assorties de financements et non une somme d'intentions.

Annexe 3 Propositions concernant la réduction de la pollution liée au TRANSPORT DE PERSONNES

3- Propositions concernant la réduction de la pollution liée au transport local de personnes (domicile travail, transport interurbain local, loisirs...)

3.1 Développement quantitatif et qualitatif de l'offre TER

Le train doit devenir le moyen de transport le plus utilisé pour assurer les déplacements locaux interurbains (notamment domicile travail) dans le sillon alpin. Les actions les plus structurantes portent sur :

- la mise en oeuvre de tram trains en étoile autour des métropoles (ex : étoile de Chambéry avec Aix-les-Bains - Pont de Beauvoisin - Montmélian / étoile de Grenoble avec Sud Grésivaudan - Nord Grésivaudan - Clelles / vallée de l'Arve d'Annemasse à Chamonix...
- le doublement des voies uniques (notamment St-André le Gaz - Chambéry, Annecy - Aix-les-Bains, vallée de l'Arve, ligne de la Tarentaise ?)
- l'articulation des transports urbains avec le train (réseau de bus efficient à partir des gares)
- l'articulation entre le vélo et le train. On rappelle que le vélo est le mode le plus efficace, le moins cher et qu'il est en plein développement. Les agglomérations et villes de Grenoble, Chambéry, Annecy, Annemasse, Bonneville, Albertville...etc se prêtent très bien à la pratique du vélo (y compris l'hiver). Une politique très ambitieuse en la matière donnerait une image innovante, solidaire, sportive, et de bon sens à la Région Auvergne Rhône Alpes.
- La mise en place d'une politique tarifaire des TER simple et ambitieuse, couplée à l'offre des transports collectifs urbains (type carte orange... facilitant, de plus, la prise en charge, par les entreprises des coûts de transport des salariés).

3.2 Accompagnement des collectivités locales à engager des politiques volontaristes et radicales en matière de transports locaux.

De nombreuses actions sont déjà en cours qu'il convient de systématiser : Encouragement du vélo, de la marche à pied, des transports publics, du covoiturage à grande échelle, limitation des stationnements en ville, Education des citoyens à l'environnement et aux modes doux, Développement du télétravail, ...

Si le train est efficient dans le sillon alpin et les grandes vallées, les trajets entre les grands centres urbains et les territoires d'altitude posent de plus en plus de problème. En effet ces territoires sont de plus en plus polarisés, urbanisés et quasiment « métropolisés ». Or ces territoires sont, pour l'essentiel, des territoires de PNR (Vercors, Chartreuse, Bauges, Jura, potentiellement Belledonne....) avec lesquels la Région pourrait aisément contractualiser des politiques ambitieuses en matière de transport : covoiturage systématique¹³, carburations propres (aide à l'acquisition ?), ...etc.

D'autres actions, plus innovantes, promettent de sérieuses avancées :

- **Développement du transport de personnes en traction hippomobile.** Des collectivités de Savoie ont déjà substitué des lignes hippomobiles à des lignes de bus avec grand succès : Megève, Termignon (qui a triplé la fréquentation de la

¹³ Les habitants de la commune de Bellecombe en Bauges ont mis en place un système de covoiturage efficace, intégré à l'Agenda 21 de la commune, qui peut servir d'exemple.

ligne). Une étude régionale sur la traction animale en Rhône Alpes est disponible¹⁴. La traction animale, très adaptée aux petites lignes, aux stratégies de rabattement et au transport à la demande (TAD), pacifie la circulation urbaine et permet de lutter efficacement contre la culture de la vitesse¹⁵.

- **Développement des carburations moins polluantes**, notamment **GNV**, particulièrement adaptée à la ville (à l'instar des réseaux de bus déjà équipés...), mais aussi **Hydrogène**¹⁶ dont la technique est au point.
- **Développement du transport par câble**. Traditionnellement réservé aux sports d'hiver, de nouveaux usages urbains émergent (funiculaire, téléporté, etc.) pour gérer des dénivelés, ou organiser du rabattement ou s'affranchir d'un obstacle naturel ou d'un aménagement urbain (autoroute, Le transport par câble a une image très positive lorsqu'il s'adresse au milieu urbain. On rappelle que les Suisses font fonctionner des funiculaires avec de l'eau (servant de contre poids). L'intérêt majeur du transport par câble est son coût d'exploitation en limitant fortement le coût main d'oeuvre par rapport au transport routier. Le transport par câble en milieu urbain se développe notamment dans certaines grandes villes en France : Brest, Orléans, Créteil,.. mais surtout, depuis plusieurs années, en Amérique: Medellin avec son « Métrocable », New York, Rio... (voir la vidéo de l'ADEME : https://www.youtube.com/watch?v=gjcU_PHJCWU)

Un développement du transport par câble, en ville, permettrait à la Région, en outre, d'appuyer une industrie locale qui a besoin de chantiers grandeur nature pour expérimenter, déployer sa recherche-développement....et dans un second temps, de développer d'autres marchés ailleurs.

Les villes de Auvergne Rhône Alpes peuvent être des vitrines d'un nouvel usage, urbain, du transport par câble.

Plusieurs projets sont évoqués en Auvergne Rhône Alpes parmi lesquels (état d'avancement des projets très variable, certains étant à l'état d'esquisse) : Grenoble - Vercors, Fontaine-St Martin le Vinoux, Chambéry-le-Haut, Balme de Sillingy, Crolles-Montbonnot (traversée autoroute et Isère)...

¹⁴ « Potentiel de la traction animale en matière d'emplois en Rhône Alpes » Conseil Régional- Réseau Rural Oxalis 2013.

¹⁵ Voir à ce propos, **les résultats du concours MO2 « Mobilités Montagne »** (2016) engagé par Transdev, Chambéry Métropole, Annecy, la Haute Vallée de l'Arve.

¹⁶ Idem. Un projet présenté à MO2 concernait la carburation à l'hydrogène.

4- Propositions concernant la réduction de la pollution liée au transport d'accès des touristes aux sites alpins.

83 % des touristes de Rhône Alpes viennent, pour leur séjour, en voiture.

Ce chiffre n'intègre pas les excursions à la journée extrêmement productives d'émissions polluantes : en effet, la pratique du ski à la journée est en augmentation très forte depuis une dizaine d'année.

Sur les 9 millions de touristes en séjour accédant aux stations de sport d'hiver de Savoie, Isère, Haute Savoie, près de 500 000 touristes utilisent les aéroports de Annecy, Chambéry, Grenoble et un grand nombre utilise l'aéroport de St-Exupéry avec un convoi aéroport-station en transport routier. D'après les estimations que nous pouvons faire, en tirant parti du diagnostic Bilan Carbone de l'APTV (Tarentaise), 15% des touristes accèdent aux stations de Tarentaise en utilisant l'avion et génèrent 765 000 tonnes eq CO₂ uniquement pour leur transport et pour des séjours de 5 jours. !... Alors que l'ensemble de la population de Chambéry métropole (120 000 habitants) émet 734 000 tonnes eq CO₂.... par an et pour satisfaire tous ses besoins.

Par ailleurs, le volume des transports des touristes en hélicoptère n'est pas documenté mais il existe pour relier les aéroports aux stations et autour des stations. Il est particulièrement émetteur de CO₂ au « km-homme » transporté.

Quatre axes d'amélioration sont donc vivement souhaitables :

- **Encourager le transfert modal de la voiture sur le train et le car A TRES GRANDE ECHELLE.** Il faut donc « décourager » l'usage de la voiture pour accéder aux stations et valoriser, simplifier, optimiser l'usage du train, du car et des transports en communs locaux (on visera donc la limitation des ruptures modales, l'amélioration des services de bagage et d'accueil en gare, la billetterie unique, ...)
- **Encourager le transfert modal de l'avion sur le train.** On rappelle que le réseau de la Grande Vitesse (et les réseaux de train de nuit à relancer avec vigueur) permettent de relier les Alpes du Nord à quasiment tous les pays de l'Europe de l'Ouest, Europe du Sud et Europe Centrale.
- **Organiser les transports locaux** pour que les touristes n'aient plus besoin de disposer de leur propre véhicule
- Au delà de ces 3 premiers axes relevant de démarches organisationnelles, une autre évolution est souhaitable : il s'agit de **stopper la dichotomie entre « le transport d'accès » et le « séjour lui même »**. Le tourisme doit intégrer le transport d'accès dans les vacances et dans les produits. Etre en vacances ne commence pas au moment où l'on pose ses bagages dans le logement qu'on a loué mais au moment où l'on quitte le chez soi. Ainsi, toute la séquence du transport d'accès qui pose problème peut évoluer et être valorisée : départs décalés, haltes sur le parcours, découverte ... etc. En fait le transport fait partie du voyage et le monde du tourisme a oublié cette évidence.

Nous sommes ambitieux et la plupart des pistes que nous évoquons ne pénalise pas le tourisme mais le favorise. Nous sommes convaincus, ce jour, que c'est en restructurant l'économie touristique de manière ambitieuse que nous pourrons en même temps :

- relancer une dynamique positive du tourisme en montagne
- réduire ses nuisances.

En ce sens, **une politique « Climat, Air, Territoire » pour le tourisme est une réelle politique pour un « nouveau développement touristique »**. C'est un véritable projet global de développement durable associant l'économie, les ressources humaines et le respect de l'environnement.

Exemples de politiques et d'actions concrètes à mettre en oeuvre :

4.1- Révolutionner le transport touristique d'accès en combinant le TGV et les trains de nuit pour l'accès jusque dans le sillon alpin puis le car pour l'accès final aux stations

Les gares de Grenoble, Chambéry, Annecy, Bellegarde, Saint-Exupéry sont des « hub » sur lesquels il est possible de faire arriver de grosses quantités de touristes en TGV (à court terme, il existe une marge de progression possible et à long terme, des aménagements complémentaires sont réalisables). A partir de ces « hub », les touristes sont dirigés par car sur la station de leur choix. Le car est bien adapté aux infrastructures intra-alpines et permet de déposer les touristes dans leur station avec une seule rupture de charge.

Ce système existe pour les transports aériens entre les aéroports du sillon alpin et les stations, il peut donc être mis en place pour le train, à plus grande échelle ! Il est également mis en oeuvre par certains tour-opérateurs relevant de l'économie sociale et solidaire (avec une plateforme de rupture de charge « car/car » dans les environs de Chambéry)

Pour que ce système fonctionne, il faut décourager l'usage de la voiture individuelle qui concurrence directement et fortement le train. Les moyens sont nombreux, diversifiés, complémentaires :

- politique tarifaire des stationnements en station
- politique tarifaire du train + car, billetterie unique, avantages, intégration dans le package du séjour, agréments du voyage...
- donner une priorité absolue du car sur la voiture aux péages, dans les bouchons...
- mise à disposition de transports publics et location de moyens de transport dans les stations, valorisation des modes doux....
- politique de location de matériel dans la station pour éviter son transport et ses manipulations dans le train et le car

On rappelle que les modèles de « stations sans voiture » en Suisse, en Bavière et en Autriche fonctionnent. Nous pouvons les systématiser.

Des professionnels du tourisme ont déjà des stratégies commerciales encourageant les séjours sans voiture (voir le réseau Alpin Pearl par exemple)

Une attention doit être également portée sur l'étalement des départs/arrivées. Un problème majeur, ce jour, est que les infrastructures de transport notamment ferrées sont insuffisantes pour absorber la totalité des flux sur la journée du Samedi....alors qu'un étalement sur 3 ou 4 jours réglerait facilement la congestion des réseaux.

4.2 Organiser les excursions du ski à la journée par car et/ou par covoiturage optimisé de manière systématique

L'accès des stations à la journée en voiture individuelle pourrait être limité aux personnes handicapées et aux personnes optimisant le remplissage des véhicules. Certaines stations offrent déjà des avantages tarifaires aux co-voitureurs. Cela peut être amplifié.

Des services de cars au départ des villes seront organisés pour accéder aux différentes stations en structurant le maillage au niveau de la région (départs de Lyon, St Etienne, Grenoble, Chambéry, Villefranche, Valence....) Comme cela est déjà organisé pour les clubs et le public étudiant, cette organisation générera une nouvelle économie touristique, impliquant les stations et leurs démarches commerciales.

A noter que la promotion de ce mode de transport par car oblige les skieurs à tenir compte d'un « vivre ensemble » qui renforce positivement la fonction sociale du tourisme.

4.3 Supprimer l'usage touristique des aéroports du sillon alpin voire supprimer les aéroports (Annecy, Chambéry, Grenoble)

L'enjeu est de reporter les flux aériens sur le TGV. Les tours operators utilisant des charters peuvent utiliser le « TGV + car » (au lieu de « l'avion + car »). Les conséquences pour le tourisme alpin seront donc minimales (voire nulles si le report modal est bien fait). Le gain environnemental en matière de réduction des émissions sera, lui, majeur (on rappelle que les 15% de touristes venant en Tarentaise en avion sont responsables de 63 % des émissions de CO2 liées au transport de ce territoire....)

On rappelle que 7 à 8 % des français seulement partent aux sports d'hiver. L'usage des aéroports a donc une fonction pernicieuse : celle d'aller chercher des clientèles de plus en plus lointaines. Mais ce faisant, les stations se détournent de plus en plus de la clientèle française et européenne, plus proche qu'il faut chercher à convaincre en priorité.

La réduction ou la suppression du transport aérien doit donc s'accompagner d'une stratégie de reconquête des clientèles nationales et européennes de l'ouest, du sud et du centre. A terme cette stratégie est plus intéressante pour l'arc alpin et pour les opérateurs touristiques eux mêmes.

Elle réduit la vulnérabilité du territoire aux aléas des dérèglements climatiques qui génèrent des modifications profondes et parfois très rapides des destinations mondiales.

4.4 Encourager les pratiques sportives et de découverte sans voiture.

Les actions sont nombreuses. Le programme engagé par Mountain Wilderness est une réalité des plus significatives permettant de faire la promotion de plus de **15 000 itinéraires sportifs accessibles en transports en commun** : randonnée à pied, en raquette et à ski, voies d'escalade, alpinisme, parapente et voies sur cascade de glace ! Développé par Mountain Wilderness et Camptocamp, avec le concours de ALSTHOM, le CGET, la région PACA, ce portail interroge la plus grande base de données européenne en faveur de la mobilité douce et de l'écotourisme en montagne. Le programme est par ailleurs participatif, chaque touriste pouvant l'alimenter lui même.

Cette initiative montre que cela est possible à grande échelle. La Région Auvergne Rhône Alpes peut y contribuer et lui donner une ampleur encore plus importante.

4.5 Former les acteurs du tourisme en montagne.

Dans le cadre de sa compétence « formation professionnelle » et dans le cadre des programmes territoriaux qu'elle soutient financièrement, la Région peut déployer un effort important de formation et de transformation des ressources humaines et de la culture économique dans les Alpes.

Le tourisme doit évoluer de fond en comble pour que l'on puisse réduire les pollutions qu'il génère. Les évolutions doivent porter sur l'adaptation des produits touristiques (création de produits sans voiture, etc.), l'adaptation de l'accueil, l'adaptation des politiques tarifaires, l'étalement des départs et arrivées, diversification, gouvernance locale pour créer les infrastructures locales de transport....

La formation est un outil majeur, dont la Région a la compétence directe. Elle dispose également d'une grande part de la compétence du développement et de la promotion du tourisme...

4.6 Conditionner les aides de la Région bénéficiant aux territoires touristiques à leurs politiques en matière de transport

Pour permettre des avancées significatives, les politiques contractuelles doivent être sérieusement et fortement conditionnées.

Les aides régionales aux hébergements, à la promotion touristique (CRT entre autres), aux aménagements, aux événements (festival, culture...) doivent être fortement conditionnées aux efforts des collectivités et des prestataires pour mieux organiser les transports touristiques. (grille de conditionnalité à construire)

4.7 Créer des Schémas locaux et un Schéma régional des transports touristiques

Pour améliorer l'offre de transport local, la Région doit inciter et obliger les territoires touristiques à créer des **Schémas Locaux des Transports Touristiques**. Ces Schémas n'existent pas actuellement. A terme, ces Schémas pourraient, à l'instar des PLU pour l'urbanisme, devenir obligatoire pour les communes touristiques. Ils permettraient de prévoir sur le moyen terme les conditions et modalités d'organisation et de gouvernance des transports.

Ce faisant, les politiques des opérateurs touristiques privés pourront être réfléchies sur le moyen et long terme (alors qu'aujourd'hui encore, de nombreuses stations ne définissent leur politique de transport que quelques semaines avant le démarrage de la saison... induisant une insécurité préjudiciable pour les opérateurs privés.)

De la même façon, un **Schéma Régional des Transports Touristiques** doit être élaboré pour organiser les nouvelles dispositions à mettre en oeuvre et les coordonner (hub TGV, maillage réseau de cars, appui au covoiturage, mise en oeuvre la priorité donnée au car sur les voies, programmation des aménagements de transport par câbles, politiques des stations en matière d'étalement des arrivées/départs....etc...)

L'ensemble de ces propositions peut être développé en s'inspirant d'expériences de terrain que nous pouvons vous communiquer. Nous restons à la disposition des services régionaux pour approfondir nos propositions et contribuer à leur mise en oeuvre.