



Le Conseil Local de Développement représente la société civile de Tarentaise

Contact : alain.machet9@orange.fr

Le point de vue du CLD de Tarentaise sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF : FAIRE DES ALPES UN LABORATOIRE DE LA SNBC A L'OCCASION DES JOP DE 2030

Les Alpes doivent faire face à deux échéances :

1. Les JOP 2030 qui constituent à la fois une forte source d'émissions de GES mais aussi une opportunité unique d'accélérer la transition.
2. La transition écologique qui doit être mise en œuvre rapidement pour préserver l'économie du ski et bénéficie d'une remarquable prise de conscience par les acteurs locaux.

Il est donc proposé ici, à l'occasion des JO de 2030 de faire des Alpes un démonstrateur de la réduction des émissions de GES en adaptant la SNBC au territoire illustrant ainsi l'excellence française aux yeux du monde.

Cela passe notamment par le renoncement (économiquement indolore) à l'avion et la mise en place d'un opérateur ferroviaire dédié au transport décarboné depuis toute l'Europe vers les Alpes.

Le rôle prépondérant des transports dans le bilan carbone national

La voiture individuelle - très majoritaire dans nos déplacements - est un gouffre énergétique incompatible avec une mobilité soutenable, quelque soit la source d'énergie.

Une réorganisation des transports est donc nécessaire pour utiliser le mode de transport le plus pertinent et faciliter le passage d'un véhicule à l'autre.

A court terme

Des mesures nationales peuvent être rapidement mises en œuvre pour - enfin - baisser les émissions du secteur des transports :

- ✘ La **voiture**, premier poste d'émission de GES nécessite un ensemble de mesures
 - La limitation de la vitesse à 110 km/h sur les autoroutes devrait s'imposer.
 - La voiture électrique ne doit pas être un alibi pour continuer à se déplacer en transport individuel, en particulier pour les longues distances. Elle n'est qu'une solution transitoire.
 - Les constructeurs doivent proposer de petits véhicules abordables. La création d'une catégorie de véhicules électriques inspirée de petits modèles spécialement conçus pour les villes de l'archipel nippon, les « kei cars », favoriserait ce développement.
- ✘ Le développement des **transports en commun** et de la **mobilité douce** devront fournir une alternative au "tout bagnole". Le **covoiturage** constitue aussi l'une des solutions de moyen terme. Tous ces modes doivent intégrer une approche multimodale.
- ✘ Le **train** devra être massivement développé car il constitue le seul moyen de transport durable pour les longues distances. Cependant, **le rail est le grand oublié de la SNBC** car son développement massif se heurte à de nombreux obstacles :
 - Le nombre de rames TGV a été réduit d'une centaine sur la dernière décennie et les nouveaux TGV M ne feront qu'assurer le renouvellement du parc, sans accroissement de l'offre. Seule la prolongation des vieilles rames permettrait une augmentation de 15 % de la capacité... d'ici 2032 !
 - Il n'y a toujours aucune commande de rames de train de nuit et donc aucun développement possible !
 - Les TER sont insuffisants (un rapport de la cours des compte indique qu'il manque une trentaine de train par jour en région AURA).

- La SNCF s'avère incapable de développer une offre suffisante et entrave l'arrivée de nouveaux opérateurs et la mise en place d'une transition dans les transports.

- ✘ **L'avion** constitue - de très loin - le moyen le plus efficace pour émettre du CO₂ et dérégler le climat.

La SNBC exclu tout vol international de son analyse ! Le développement de l'avion est actuellement facilité par une sous taxation des billets d'avion.

Un système de quota ou la mise en œuvre d'une taxation dynamique du kérosène permettrait de respecter une réduction de 5 % par an des émissions de GES par le secteur aérien. Tant mieux si les biocarburants ou l'efficacité énergétique annoncées permettent une moindre réduction du trafic réel.

Une réorganisation des transports à long terme

Une **réorganisation des transports** paraît inévitable.

- ✘ L'usage de la voiture devrait être revu pour laisser la place aux transports longue distance en train, aux réseaux locaux de transport en commun et enfin, si nécessaire, à la location d'une petite voiture électrique.
- ✘ Comme indiqué dans la SNBC, une approche multi-modale suppose la mise en place **d'applications ou de plateformes informatiques** permettant de réserver et de payer les différents modes de transport utilisés y compris le ou les derniers maillons de la chaîne de transport : le bus, le vélo, la marche ou la voiturette électrique pour rejoindre sa destination.
- ✘ Le basculement de l'essentiel du trafic sur le rail nécessitera le développement de l'infrastructure (qui doit être planifié dès à présent).

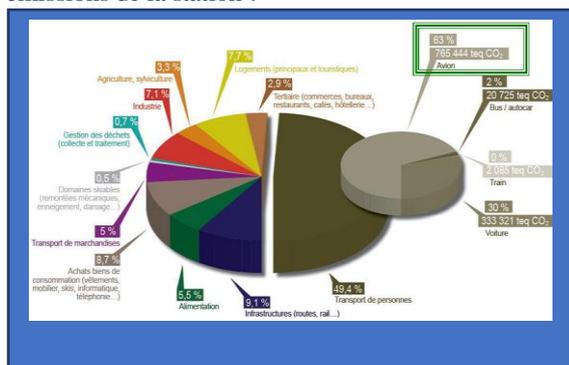
Réduction des émissions de GES dans le secteur du tourisme

Des émissions massives liées au tourisme

L'ADEME a montré la part prépondérante des transports (77 %) et singulièrement de l'avion (41 %) dans les émissions de GES du secteur touristique.

Une décarbonation du secteur passe inévitablement par la prise en compte du transport aérien et notamment du transport long courrier.

En Tarentaise, le transport en avion de 15% de la clientèle représente les 2/3 de nos émissions du poste transport. Pour la station de la Clusaz, 2 % de la clientèle (qui vient en long courrier) représente 33 % des émissions de la station !



Bilan carbone de la Tarentaise et prépondérance de l'avion

Actuellement, les transports liés au tourisme conduisent à des taux d'émissions très élevés : **100 Tonnes de CO2e/an** pour les habitations de la station de Val d'Isère.

Ce bilan désastreux est avant tout lié au transport en avion, à la fois à l'échelle européenne mais aussi par des vols long courriers.

Le renoncement à l'avion...

Il est incontournable de réduire drastiquement l'utilisation de l'avion dans le secteur du tourisme. La fermeture des aéroports uniquement dédiés au ski (Grenoble, Chambéry) et le renoncement aux charters des neiges à Lyon ou Genève constituent une solution à l'efficacité immédiate et facile à mettre en œuvre.

Dans un contexte de forte croissance de la fréquentation, le renoncement à quelques pourcents de la clientèle est économiquement indolore.

... et le développement du train

Il est évidemment nécessaire de développer des alternatives à l'avion pour permettre à nos visiteurs de continuer à venir en montagne. Le train (jusqu'à 100 fois moins émetteur que l'avion !) permet de préserver durablement la fréquentation des stations de ski dans une société décarbonnée.

Il existe des alternatives pour acheminer un grand nombre de visiteurs depuis les pays européens environnants en ayant recours à des TGV longue distance et à des trains de nuit. Les arrivées et départs en station doivent être étalés sur toute la semaine de façon à permettre l'usage massif du train.

Dans l'optique d'une réorganisation des transports, à l'échelle locale la Tarentaise comme des autres vallées alpines, il faut envisager de mettre en place un réseau de transport cadencé qui s'appuie sur la voie ferrée avec correspondances pour les stations ou les destinations fréquentées.

Cela impose la mise en place d'une vraie multipolarité autour des gares (vélos électriques, de voitures électriques, covoiturage, bus à hydrogène, etc....).

Les ascenseurs valléens ont toute leur place dans cette réorganisation multimodale.

A titre d'exemple, le funiculaire entre Bourg Saint Maurice et les Arcs connaît un succès réel et vise le million de voyageurs annuel. La volonté politique, en offrant la gratuité de l'ascenseur pour les possesseurs d'un billet de train, a permis la création d'une vraie complémentarité et une augmentation décisive des déplacements trains + funiculaire. Un tel fonctionnement est exemplaire dans l'organisation de la décarbonation de la pratique du ski.

De même, le projet d'ascenseur valléen entre Aime et la Plagne serait radicalement orienté vers la multimodalité avec un départ dans la gare ferroviaire, la gestion des bagages, l'organisation de l'ensemble du voyage et la réorganisation radicale de la gare. **Une telle réalisation permettrait une réduction de près de moitié des émissions de CO2 liées à la station...** et assurerait la pérennité de son économie touristique dans une société décarbonnée (indispensable à la préservation d'une pratique massive du ski à long terme).

Faire de très grands parkings au départ d'un ascenseur valléen est contreproductif : c'est une incitation pour que les touristes y accèdent en voiture. Par contre la mise à disposition de parkings spécifiques pour les voitures (ou type "kei cars") en complément du train constituerait une forte incitation à la transition.

L'inévitable réorganisation des transports pour les JOP 2030

Les Alpes ont rendez vous avec l'histoire à l'occasion des JOP de 2030 mais aussi dans le cadre d'une transition écologique indispensable pour maintenir l'activité économique en montagne.

Les JOP sont des événements très émetteurs de GES avec - là encore - le rôle prépondérant des transports (55 % pour les JOP 2024).

Une réorganisation des transports est donc incontournable pour réussir cet événement et réduire durablement les émissions de GES.

Les JO de 1992 étaient ceux de la mobilité automobile, les JOP de 2030 doivent être ceux du développement du rail pour conduire à la mise en place d'une mobilité durablement décarbonée :

- Le **renoncement à l'avion** et à la clientèle extraeuropéenne. Dans un contexte de forte croissance de l'activité du ski, cette mesure de sobriété n'a pas d'impact sur l'activité économique. Le renoncement à l'avion pour venir au ski devra être planifié pour 2030 avec un recentrage complet de la clientèle sur l'Europe.
- Le **train** doit être développé avec notamment l'affrètement de "train olympiques" au départ des capitales européennes en train de nuit ou en TGV. La réorganisation de l'ensemble des transports et de l'accueil des stations est alors nécessaire. Cette organisation devra évidemment être pérennisée après 2030. Les JOP constituent une occasion unique pour la **mise en place d'un opérateur européen exploitant ces trains.**



Réseau des trains "olympiques" permettant une décarbonation durable du tourisme alpin

- Les **ascenseurs valléens** doivent être pensés en continuité du train tout en s'intégrant dans le réseau de transport local.
- Les déplacements en station doivent être pensés

sans voiture. C'est déjà le cas pour la quasi-totalité des "grandes stations" qui présentent un réseau de transports et surtout un urbanisme favorable à un séjour sans voiture.

Une organisation exemplaire durant les JOP 2030

Durant les jeux, il convient de minimiser au maximum les effets climatiques néfastes de l'évènement notamment avec

- ✗ L'engagement du COJOP de ne pas utiliser l'hélicoptère (athlètes, organisateurs, VIP, Élus) hormis pour la sécurité et les secours.
- ✗ La maîtrise des installations sportives mais aussi de l'immobilier, notamment avec le respect des SCOT existants.
- ✗ De façon plus large, le développement de "fan zone" intercontinentales donnerait à l'évènement une audience inespérée tout en réduisant à la source l'impact majeur du déplacement des spectateurs. Une telle approche doit être développée dans la perspective de limitation des déplacements longue distance des spectateurs pour l'ensemble des grands événements mondiaux.

Le tourisme estival basé sur la voiture individuelle doit être repensé. Les transports doivent être effectués principalement en bus ou en bicyclettes.

Le réseau hivernal doit aussi servir l'été.

Le développement du solaire thermique en Montagne

Le solaire thermique est le grand absent de la SNBC !

Pourtant il s'agit d'une solution durable, low-tech et qui permet de lisser l'intermittence de l'énergie solaire.

La montagne présente deux atouts pour le développement du solaire thermique :

- ❖ Avec l'altitude, la saison de chauffage va rester assez longue pour garantir la rentabilité d'un chauffage solaire.
- ❖ La montagne, au moins dans le climat actuel, est particulièrement ensoleillée durant l'hiver, rendant le chauffage solaire d'autant plus performant.

La mise en place de chauffe-eau solaires doit devenir quasi systématique et le recours au chauffage solaire doit être fortement encouragé.

Ce développement du solaire thermique est cohérent avec le **quadruplement du parc de capteurs solaires** installés comme proposé dans le PPE 3. Il permettra aussi de restaurer une filière locale.

L'utilisation maximum des toitures pour porter des panneaux photovoltaïques.

Un cadastre solaire existe. Utilisons le ! Soutenons Energies Tarines !

Par ailleurs, le secteur du bâtiment en station - et ses nombreuses passoires thermiques - doit évidemment mettre en application les préconisations développées par ailleurs :

- ❖ L'inventaire des sites favorables à l'utilisation de pompes à chaleur géothermiques doit être mené afin de remédier à la baisse du rendement dans les régions froides : présence de nappes phréatiques, présence éventuelle de puits de mines profonds et évitant des forages coûteux...
- ❖ La rénovation d'un parc vieillissant doit être l'occasion d'une rénovation thermique. Le contexte réglementaire doit évoluer pour faciliter les rénovations dans les copropriétés.
- ❖ La densification de l'habitat paraît nécessaire. Lors des ventes ou des transmissions les collectivités pourraient peut-être faire valoir leur

droit de préemption en lien avec la préservation de l'habitat permanent.

- ❖ L'utilisation de matériaux moins émetteurs que le béton doit être privilégiée.
- ❖ La mise en place d'un moratoire sur les constructions neuves paraît évidente dans un contexte de réduction des domaines skiabiles.

Conclusion

Actuellement, le tourisme en montagne est extrêmement émetteur de GES. Cette évolution est clairement perçue par les acteurs locaux qui ont bien compris que le modèle économique allait être balayé par le changement climatique à moyen terme.

Les JOP de 2030 constituent une occasion unique d'accélérer la transition et de faire des Alpes un laboratoire de la transition notamment dans le secteur du tourisme.

Le secteur du tourisme "pèse" déjà 9 % des émissions de GES à l'échelle mondiale (9 fois plus que les émissions domestiques françaises retenues dans la SNBC ! Ces émissions devraient doubler tous les 20 ans !

Il n'est pas possible de mettre en place une SNBC et de respecter les accords de Paris sans prendre en compte l'activité économique du tourisme.

La réorganisation des transports dans les Alpes à l'occasion des JOP peut montrer qu'activité économique et réduction drastiques des émissions de GES peuvent aller de pair.

Au nom du CLD le président Alain Machet

