

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

Groupe de prospective territoriale et de suivi-évaluation de la DTA 06

Préconisations du GIR Maralpin pour la mise en œuvre de l'analyse rétrospective

**Commentaires explicatifs sur les propositions formulées par le GIR Maralpin
le 9 novembre 2007 lors de la deuxième réunion du Groupe Prospective**

1. Sur l'analyse rétrospective

1.1. L'analyse rétrospective - Sa définition

"La caractéristique particulière essentielle de l'analyse rétrospective est qu'elle s'intéresse, non pas à ce qu'il peut arriver dans l'avenir, mais à la manière dont les objectifs futurs désirés peuvent être atteints. Elle est donc explicitement normative, nécessitant de travailler à partir d'un point final particulier du futur tel qu'il est désirable, vers la situation actuelle, de manière à déterminer la faisabilité physique de ce futur, et quelles mesures politiques seraient nécessaires pour atteindre ce point" [ROBINSON (1990)]

1.2. Sa genèse et sa mise en oeuvre

Comme le rappellent TANSEY et all. (2004), *"l'expression « analyse rétrospective » a été inventée par ROBINSON (1982, 2003) pour décrire une approche aux études prospectives qui implique de travailler à rebours à partir d'un résultat souhaité, ou d'une série d'objectifs fixés dans l'avenir"*.

Cette démarche, née au Canada, s'y est inscrite dans le domaine de l'environnement, notamment dans le cadre de l'orientation gouvernementale vers le développement durable¹.

En dépit de sa rationalité et de sa pertinence, alors que, depuis des lustres, autorités gouvernementales et scientifiques s'accordent sur la nécessité d'un changement de cap en matière de gestion de la planète, l'*analyse rétrospective* ne semble pas avoir été largement mise en œuvre et la littérature ne fait guère état que de deux applications ressortissant à la problématique de la réflexion prospective 06 dans laquelle s'est engagé le Groupe.

2. Deux études d'analyse rétrospective dignes d'attention

¹ dont les principales étapes sont le protocole de Montréal sur les substances menaçant l'ozone en 1987, le Sommet de la Terre de 1992 et la ratification par le Canada du protocole de Kyoto sur les changements climatiques en 2002 [VOYER (2004)]

2.1. Le projet pilote de l'OCDE "EST-Alpine" - Transports écologiquement viables dans la région alpine

Les enseignements de ce projet pilote, portant sur la région alpine, composante d'un programme OCDE plus vaste, ont été présentés conjointement par les ministères chargés de l'environnement d'Autriche, de Suisse et de France, à Chambéry, les 20 et 21 janvier 2000.

[ADEME/BMUJF/BUWAL (1999)]

Le projet général

Le projet de l'OCDE sur les *transports écologiquement viables* (TEV) [*Environmentally Sustainable Transport (EST)*] a été lancé en 1994 ; il porte sur six études de cas couvrant différents secteurs des pays de l'OCDE.

À la différence des approches classiques, le projet TEV s'est appuyé d'emblée sur une vision et une série de critères de transports écologiquement viables en 2030². Six critères³ ont été retenus pour représenter les effets locaux, régionaux et globaux ; leurs niveaux sont pour la plupart fixés en référence à l'année 1990. Les transports économiquement viables en 2030 devront remplir, par définition, l'ensemble de ces six critères.

L'ensemble de l'étude se réfère, d'une part, à la situation observée en 1990, et, d'autre part, à celles qui serait atteinte en 2030, selon l'évolution tendancielle, à partir d'un scénario "*laisser faire*" ["*business as usual*" (BAU)] et selon trois autres scénarios conformes aux critères de TEV ("*voies technologiques*", "*gestion de la demande*" et "*scénario combiné*").

La phase finale de l'étude consiste en une *analyse rétrospective* partant des objectifs fixés où sont évalués "la panoplie d'instruments de politique dont la mise en œuvre permettra de réaliser les scénarios de TEV retenus", ainsi que les conséquences sociales et économiques de l'ensemble des scénarios (BAU inclus).

L'étude alpine

Faute de données suffisantes, de temps et de crédits d'études, un certain nombre d'indicateurs (PF10, bruit, emprises au sol) n'ont pu y être pris en compte que de manière qualitative.

Une étape ultérieure est en conséquence nécessaire pour entreprendre des investigations, notamment en matière de recueil de données d'exposition au bruit (dont la complexité est extrême en topographie alpine) et de problèmes méthodologiques relatifs aux emprises au sol (dont les enjeux sont considérables).

De même, les questions environnementales relatives aux transports aériens qui n'ont pu être étudiées suffisamment devraient aussi faire l'objet de recherches détaillées ultérieures.

Quoi qu'il en soit, l'étude pilote franco-austro-suisse, dont on trouvera une analyse générale en [GIR/OcdeTranspAlp (2000)] et détaillée en [GIR/Ocde/EST-A (1997)] pour ce qui concerne le volet Fret, établit qu'un revirement des tendances actuellement non soutenable en matière de développement du trafic, avec ses effets négatifs prévisibles, est réalisable dans les Alpes ; elle établit également que les objectifs de transports écologiquement viables peuvent y être atteints.

² Selon l'OCDE, "un système de transports viables est un système où

- (a) les objectifs universellement admis en matière de santé et de qualité de l'environnement (tels que ceux fixés par l'OMS concernant les polluants atmosphériques et le bruit) sont atteints ;
- (b) l'intégrité des écosystèmes n'est pas véritablement menacée, et
- (c) des phénomènes planétaires potentiellement négatifs comme le changement climatique et l'appauvrissement de la couche d'ozone stratosphérique ne sont pas aggravés.

Par conséquent, des transports écologiquement viables sont des transports qui ne mettent pas en péril la santé publique ou les écosystèmes, et qui répondent aux besoins d'accès, tout en respectant les principes selon lesquels

- (i) les ressources renouvelables sont utilisées en quantités inférieures à leur taux de régénération, et
- (ii) les ressources non renouvelables sont utilisées en quantités inférieures au taux de développement de produits de substitution renouvelables."

³ CO₂, NO_x, COV (*composés organiques volatils*), PF10 (Particules fines), Bruit, Emprise au sol

Les moyens pour y parvenir sont ceux d'une stratégie globale, technologique, économique et sociale, passant par un aménagement du territoire limitant l'étalement urbain et favorisant la mixité de l'utilisation de l'espace, et impliquant une coopération, non seulement entre pays alpins, mais aussi au niveau européen.

2.2. Le projet d'études prospectives du Bassin de Georgia (Canada)

Le projet d'études prospectives du bassin de Georgia (GBFP) [Ouest du Canada] est une initiative interdisciplinaire financée par le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada et appuyée par plusieurs intervenants gouvernementaux et non gouvernementaux. L'objectif du GBFP est d'accroître la participation du public aux débats sur les questions relatives à la durabilité, d'explorer les possibilités de durabilité dans cette région, de créer une base de données de scénarios publics et d'étudier le lien entre, d'une part, l'utilisation d'outils de simulation informatisée et, d'autre part, les convictions, valeurs et comportements des utilisateurs desdits outils.

Le projet se fonde sur la modélisation de l'*évaluation intégrée participative*, processus fondamentalement interdisciplinaire qui consiste à "combiner, interpréter et communiquer la connaissance tirée de disciplines scientifiques variées, de manière à ce que toute la série des liens de cause à effet que comporte un problème puisse être évaluée dans une perspective synoptique".

Le projet fait appel à des outils de modélisation, de création et d'évaluation de scénarios, et d'aide à la décision, conçus à partir du modèle QUEST⁴.

En conjuguant analyse rétrospective et évaluation intégrée, "le modèle représente un espace de possibilités au sein duquel les utilisateurs peuvent explorer divers sentiers à emprunter vers un scénario d'avenir souhaitable pour leur région. Ensemble, ces scénarios représentent des modèles conceptuels négociés de durabilité régionale et fournissent un cadre utile à la fois à la recherche en politiques mais aussi à la planification stratégique." [TANSEY & all. (2004)].

3. Quels enseignements ?

3.1. Suites souhaitables à l'étude OCDE

Comme nous l'avons fait remarquer d'emblée lors de la présentation de l'étude OCDE, l'exemple donné par les trois pays alpins ayant patronné l'étude de cas "TEV-Région alpine" devrait conduire les autres États-membres de la Convention alpine (Italie et Monaco) à s'y associer, ne serait-ce que pour affiner les questions restées en suspens.

À ce titre, nous avons proposé, dès janvier 2000, à la Direction de l'ADEME, qui avait co-assumé la conduite de l'étude pour le compte de la partie française, d'examiner la possibilité d'en proposer la transposition au niveau interrégional, celui de la zone maralpine (Sud Piémont, Ligurie, Principauté de Monaco, Côte d'Azur).

Cette suggestion, renouvelée à plusieurs reprises auprès de l'ADEME (03.06.2004 ; 29.03.2005), de la DATAR (02.06.2004) puis de la MIST, n'a pas en d'écho à ce jour mais pourrait légitimement être relancée dans le cadre d'un projet Interreg en raison de la prégnance environnementale des transports et de la mobilité en secteur maralpin.

3.2. Une prospective territoriale en débat ?

⁴ Le modèle QUEST se fonde sur une approche théorique de la modélisation, axée sur la représentation des flux physiques de matière et d'énergie dans un système. Il a été conçu pour analyser les économies des États membres de l'Union européenne et les comparer à celles du reste du monde [ROEGER, WERNER, VELD, JAN IN'T (1997)]

Les institutions canadiennes, inspiratrices du débat public en France, pourraient-elles aussi offrir leur modèle à l'élaboration de nos réflexions prospectives ? Ce modèle, alliant analyse rétrospective et évaluation intégrée, tel qu'il s'affiche à travers l'exemple de l'étude du Bassin de Georgia, ne semble, jusqu'ici, nullement avoir été mis en pratique, ni à l'occasion des récents débats publics, tel celui sur "la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien" (VRAL), ni même à celle de l'élaboration de la DTA 06 où, si certains objectifs avaient pourtant été bien cernés, leurs enjeux n'avaient pas été réellement mis en débat.

4. Le changement de cap doit s'accomplir ; autant le mener dans les meilleures conditions à la faveur d'une méthodologie novatrice

Nul ne disconvient de la nécessité d'un changement de cap dont les inflexions sont balisées par les étapes définies par les engagements internationaux et nationaux. Les seuils énergétiques, de gaz à effet de serre, de nuisances en tous genres, de consommation d'espace, de protection d'espèces, constituent désormais, y compris et surtout dans les Alpes-Maritimes, des butées infranchissables à toutes velléités d'évolutions incontrôlées.

Aux usages antérieurs consistant à se satisfaire d'infléchissements aux évolutions tendanciennes, doivent désormais se substituer les méthodologies auxquelles recourent les études qui précèdent. Le choix d'objectifs compatibles avec les prescriptions environnementales, et la manière dont les objectifs désirés peuvent être atteints relèvent de cette *analyse rétrospective* à laquelle ont eu recours l'OCDE et l'administration canadienne, cette dernière l'intégrant dans une démarche collective, dans un cadre intégré de soutien aux décisions.

Prétendre atteindre d'emblée un tel niveau serait présomptueux, mais s'engager dans cette voie serait réaliste, d'autant que dans certains domaines, dont l'un d'eux pourrait être par exemple celui des trafics de transit, les citoyens azuréens ont acquis au fil des événements un niveau reconnu de pertinence.

Le 18 décembre 2007
Pour le GIR Maralpin
Jacques Molinari

RÉFÉRENCES

ADEME/BMUJF/BUWAL (1999)

Transports alpins écologiquement viables

Ministère Fédéral de l'Environnement, de la Jeunesse et de la Famille (BMUJF) ; Office Fédéral de l'Environnement, des Forêts et du Paysage (BUWAL) ; Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement (MATE) ; Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) ; Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) ; BMUJF, Wien 1999 ; ISBN 3-902010-28-2 (allemand & français, résumés en italien & slovène) ; 116 pages.

GIR/OcdeTransptAlp (2000)

Transports écologiquement viables - Perspectives internationales et application-pilote à la région alpine (Projet OCDE et étude tripartite Autriche - France - Suisse)

GIR Maralpin, Note J. Molinari OECD/TEV/ALP ; 27.01.2000 ; 8 pages.

GIR/Ocde/EST-A (1997)

Projet pilote OCDE – Transport environnemental soutenable – Région alpine – Trafic fret
[analyse du rapport (draft final report) OECD-EST/AR/Freight (1977)]
GIR Maralpin, Note J. Molinari OECD/EST-A ; 25.03.1977 ; 4 pages.

ROBINSON John (1982)

Energy Backcasting: a Proposed Method of Policy Analysis
Energy Policy 10 (4), pp. 337–344.

ROBINSON John (1990)

Futures under glass : a recipe for people who hate to predict
Futures, Vol 22, N° 8, pp. 820-842 [in ADEME/BMUJF/BUWAL (1999)]

ROEGER, WERNER, VELD, JAN IN'T (1997)

QUEST II. A Multi-Country Business Cycle and Growth Model.
Economics Papers No. 123. October 1997. European Commission. Brussels. 74 p., Tabl.,
Graph., Ann.

**TANSEY James, JOURNEAY Murray, TALWAR Sonia, ROBINSON John, BRODARIC
Boyan (2004)**

Explorer les sentiers entre la politique et la science [In "Données et outils pour la recherche sur
les politiques"]
Horizons - Projet de recherche sur les politiques ; Volume 6 ; numéro 4 ; pages 70-74
Gouvernement du Canada (mise à jour : 05.04.2004)

VOYER Jean-Pierre (2004)

Développement durable - Et maintenant ? (Editorial)
Horizons - Projet de recherche sur les politiques ; Volume 6 ; numéro 4 ; pages 1-2
Gouvernement du Canada (mise à jour : 05.04.2004)

[Environnement et développement durable](#)[Aménagement du territoire](#)**Problématique des transports**[Déplacements doux](#)

Problématique des transports

[Publications GIR Transports](#)[Cahiers techniques ferroviaires du GIR](#)[Problématique du col de Tende \[Rail et Route\]](#)[Notes techniques sur les grands tunnels routiers](#)[Analyses et commentaires](#)[Refondation des Chemins de fer de Provence \(CP\)](#)[Problématique de la LGV-Paca](#)[Cabotage maritime et Autoroutes de la mer](#)

Analyses et commentaires

LE RAPPORT BROSSIER (1)

***Ses recommandations en matière de politique des transports terrestres dans les Alpes
Une remise en question radicale et novatrice***

Note d'analyse du GIR portant sur la mission Brossier, ses recommandations et relevant de larges extraits de ses considérations relatives à la politique des transports
[cf. [RapportBrossier1Analyse](#)]

LE RAPPORT BROSSIER (2)

***Ses recommandations en matière d'infrastructures
Des avancées décisives pour le secteur maralpin, mais un certain conformisme et des incohérences ailleurs***

Note de commentaires du GIR relevant une sérieuse remise en cause d'anciens projets sud-alpins mais un surprenant encouragement à la politique autoroutière et des vellétés de remise en question du tunnel de base ferroviaire "Lyon-Turin".
Cette note convient d'analyses courageuses certes, mais relève des positions à réviser ; Pour ce qui concerne le secteur maralpin, elle appelle l'attention sur l'effet de brouillage qu'aura pu jouer en défaveur de la ligne ferroviaire du Col de Tende par l'étude SYSTRA considérée comme une ultime tentative de désinformation émanant des promoteurs de la percée autoroutière du Mercantour.
[cf. [RapportBrossier2Commentaires](#)]

TRANSPORTS ÉCOLOGIQUEMENT VIABLES***Perspectives internationales et application-pilote à la région alpine******(Projet OCDE et étude tripartite Autriche - France - Suisse)***

Analyse par le GIR du projet OCDE sur les transports écologiquement viables (TEV) [environmentally Sustainable Transport (EST)] présenté en janvier 2000 au colloque international de Chambéry organisé par les ministres de l'environnement des trois pays impliqués. Synopsis : (1) cadre général du projet [EST Project] : définitions, critères, scénarios; étapes de l'étude, chemin critique (analyse rétrospective) ; (2) Projet-pilote EST-Alpine (région alpine) : domaine d'étude, déroulement, spécificités, premiers enseignements, incidences de mise en oeuvre du scénario volontariste ; (3) Commentaires et suggestions du GIR pour des suites souhaitables et envisageables, propositions pour une étude-pilote tripartite sur le secteur maralpin (France, Italie, Monaco).

[cf. [OcdeTransportsAlpins](#)]