

**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
Membre de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA)

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 - Messagerie électronique : gir.maralpin@wanadoo.fr

TRANSPORTS ÉCOLOGIQUEMENT VIABLES
Perspectives internationales et application-pilote à la région alpine
(Projet OCDE et étude tripartite AUTRICHE – FRANCE - SUISSE)

1. Chambéry, janvier 2000 - Une première présentation officielle - La région alpine, cas-pilote

Organisé par les ministères chargés de l'environnement d'Autriche, de Suisse et de France, s'est déroulé à Chambéry, les 20 et 21 janvier 2000, un colloque international intitulé "*Des transports alpins durables au XXIème siècle – Enjeux, perspectives et stratégies*" où étaient présentés les principaux enseignements de l'étude menée en commun sur l'arc alpin par ces trois pays dans le cadre d'un vaste projet de l'OCDE "*Transports écologiquement viables (TEV)*" [EST Project] initié en 1994.

Cette présentation, qui s'adressait aux représentants des Etats membres de la Convention alpine, était étayée par un document de synthèse quadrilingue (allemand, français italien, slovène) intitulé "*Transports alpins écologiquement viables*" réalisé sous l'égide conjointe des commanditaires :

- l'Office fédéral autrichien de l'Environnement, de la Jeunesse et de la Famille (BMUJF),
 - l'Office fédéral helvétique de l'Environnement, des Forêts et du Paysage (BUWAL),
 - l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME),
 - l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE),
- et par les équipes d'experts chargés de la réalisation de l'étude, constituées au sein de :
- TRAFICO, planification de la circulation, Vienne & Graz, Autriche,
 - INFRAS, Berne, Suisse,
 - ADEME (associée à INRETS, Paris et ENERDATA, Grenoble).

Ce document [ADEME/BMUJF/BUWAL (1999)] présente successivement, dans leur stade ultime d'avancement, le projet de l'OCDE "*Transports écologiquement viables (TEV)*" [EST Project] et l'une de ses six études de cas pilotes, son application à la Région alpine "*Transports écologiquement viables dans la Région alpine*" [projet-pilote EST-Alpine de l'OCDE].

La présente note, résume, dans cet ordre de présentation, les grandes lignes de ces deux programmes ; elle en esquisse les perspectives d'application ou de transposition aux questions d'aménagement du territoire maralpin et, plus généralement, ouest-alpin.

Les références des documents exploités pour cette analyse sont précisées en fin de note.

2. Le Projet OCDE Transports écologiquement viables (TEV) [EST Project]

Le projet de l'OCDE sur les transports écologiquement viables (TEV) [Environmentally Sustainable Transport (EST)] a été lancé en 1994 "afin d'accorder aux objectifs environnementaux une place tout aussi importante qu'aux autres objectifs de l'action des pouvoirs publics". A 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 2030. Conduit par les équipes de huit pays, il porte sur six études de cas couvrant différents secteurs des pays de l'OCDE (Suède, Pays-Bas, Allemagne, corridor Quebec-Windsor au Canada, région du grand Oslo, et région alpine s'étendant sur l'Autriche, la Suisse et la France), et se déroule en quatre phases dont la dernière consiste en l'élaboration d'un programme d'action.

Une étude analogue est conduite en Europe centrale et orientale dans le cadre d'un effort conjoint de l'Autriche, du PNUE et de l'OCDE.

2.1. Des transports écologiquement viables – Une définition de l'OCDE

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

- (i) 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 ;
- (ii) l'intégrité des écosystèmes n'est pas véritablement menacée, et
- (iii) 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

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

2.2. Critères retenus pour les TEV (EST) en 2030

Six critères ont été retenus pour représenter les effets locaux, régionaux et globaux ; leurs niveaux sont pour la plupart fixés en référence à l'année 1990.

CO₂

Pour prévenir le changement climatique : 20 % du total des émissions en 1990

NO_x

Par respect des directives de l'OMS : 10 % du total des émissions de NO_x liées aux transports en 1990

COV (composés organiques volatils)

Par respect des directives de l'OMS : 10 % du total des émissions de COV liées aux transports en 1990

Particules

A défaut de spécifications, réduction de 55 % à 99 % des émissions de particules fines (d'un diamètre inférieur à 10 microns) imputables aux transports

Bruit

Réduction du bruit lié aux transports à un niveau maximal de 55 à 70 décibels en période diurne et de 45 décibels en période nocturne et à l'intérieur

Emprise au sol

L'infrastructure nécessaire au mouvement, à la maintenance et au stationnement des véhicules de transport est développée de façon à satisfaire aux objectifs de protection de l'air, de l'eau et des écosystèmes. Ce critère pourrait conduire à une réduction de l'espace urbain consacré aux transports en 1990.

Les transports économiquement viables en 2030 devront remplir, par définition, l'ensemble de ces six critères.

2.3. Les scénarios

L'ensemble de l'étude se réfère d'une part à la situation observée en 1990, et, d'autre part, à celle qui serait atteinte en 2030 selon l'évolution tendancielle, à partir d'un scénario "laissez faire" ["business as usual" (BAU)].

Outre ce scénario BAU de référence, trois voies d'atteinte des TEV ont été explorées :

- TEV1 où les critères sont atteints par des voies exclusivement technologiques,
- TEV2 où les critères sont atteints par la gestion de la demande,
- TEV3, qualifié de "scénario combiné", qui associe certains des éléments les plus prometteurs, existants ou expérimentés, du scénario technologique (TEV1), et les éléments politiquement les plus acceptables du scénario axé sur la demande (TEV2).

2.4. Le scénario combiné (TEV3)

Dans ce troisième scénario, les transports de l'an 2030 présentent les caractéristiques suivantes :

- le parc des voitures particulières et son utilisation diminuent notablement, beaucoup d'automobiles étant équipées de moteurs électriques ou hybrides ;
- réduction des déplacements sur longues distances et recours accru aux déplacements non motorisés sur les courts trajets (avec mise en place de l'infrastructure correspondante) ;

- réduction des transports de marchandises sur longue distance et recours à l'hydrogène comme carburant ;
- réseau ferré entièrement électrifié ; progression de la grande vitesse, du rendement et de la capacité ;
- amélioration des performances des navigations intérieure et côtière ;
- réduction des déplacements aériens sur longues distances ; recours à des appareils classiques plus efficaces.

D'une manière générale, les transports en 2030 se caractérisent par un transfert massif de modes de transport peu durables vers des modes plus durables, assorti d'une réduction relative de l'activité de transports.

Cette orientation s'appuie sur les dispositions suivantes :

- l'électricité requise pour les transports est produite avec un bien meilleur rendement et à partir de parts croissantes d'énergies renouvelables ;
- des modifications (relativement peu importantes) sont apportées à l'habitat afin de réduire les besoins en déplacements et transports ;
- recours accru aux télécommunications pour réduire les besoins en déplacements et transports ;
- régionalisation de la production afin de réduire distance et volumes d'acheminement des marchandises ;
- sensibilisation régulière du public en faveur de la réduction des déplacements et d'une consommation plus écologiquement viable.

2.5. Les étapes de l'étude

Le déroulement du projet a été prévu en quatre phases :

- la **phase 1** a donné lieu à un examen des activités des pays Membres dans le domaine d'études, ainsi qu'à l'élaboration d'une définition des TEV et à la détermination des critères quantitatifs [OCDE (1996)] ;
- la **phase 2** s'est attachée à définir l'écart existant entre les tendances actuelles et projetées, et les critères de TEV ; ont été élaborés au cours de cette phase le scénario tendanciel (BAU) et les trois scénarios conformes aux critères de TEV (1, 2 & 3) [OCDE (1999 a)] ;
- la **phase 3** donnera lieu à une analyse rétrospective partant des objectifs fixés ; doivent y être évalués "la panoplie d'instruments de politique dont la mise en œuvre permettra de réaliser les scénarios de TEV élaborés en phase 2", ainsi que les conséquences sociales et économiques de l'ensemble des scénarios (BAU inclus) ;
- la **phase 4** doit permettre d'affiner les critères requis pour l'atteinte des TEV et d'élaborer un programme d'action.

2.6. Le chemin critique vers les TEV : l'analyse rétrospective

Les analyses conduites en phases 1 & 2 révèlent que la technologie risque de ne pas suffire à elle seule à satisfaire les critères de TEV. En effet, contrairement à beaucoup de politiques actuelles en matière de transports et d'environnement, l'instauration de transports écologiquement viables nécessitera davantage de mesures du côté de la demande que du côté de l'offre. Ainsi, les participants au projet considèrent que l'effort nécessaire pour satisfaire aux critères de TEV portera moins sur la technologie (entre 40 et 45 % de l'effort) que sur la gestion de la demande et sur l'adoption de modes de transport plus durables (entre 55 et 60 %).

"A l'heure où de nombreux pays élaborent des stratégies de transport à moyen et long terme, cet élément est important car il permet d'orienter les efforts de manière constructive".

La troisième phase consiste en une "analyse rétrospective" (backcasting) [et non pas prévisionnelle sur des tendances], afin de définir, à partir des objectifs fixés (ceux des TEV), les instruments d'actions les plus aptes à satisfaire ces critères. Cette phase examinera également le calendrier de mise en œuvre de ces instruments afin de fournir des orientations pratiques aux décideurs.

Cette phase sur l'identification et l'utilisation des instruments politiques pour les TEV devrait être achevée au début de l'année 2000 avec un rapport sur les conséquences sociales et économiques des scénarios de TEV. Après publication du rapport sur la phase 3, la Direction de l'Environnement de l'OCDE organisera en l'an 2000 une conférence internationale afin d'assurer une large diffusion des résultats du projet.

L'analyse rétrospective (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)]

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

3.1. Cadre du projet pilote

Considérant l'urgence de réduire les effets négatifs des transports dans la région alpine que ses caractéristiques géographiques et topographiques rendent particulièrement vulnérable, considérant l'incidence des flux de transports internationaux et la nécessité de mesures au niveau international, l'Autriche, la France et la Suisse, soucieuses d'encourager un développement viable du transport alpin, ont décidé de travailler en étroite coopération dans le cadre de l'OCDE, et de lancer un projet pilote commun sur "Les transports écologiquement viables dans la région alpine".

Cette étude pilote constitue l'une des six études pilote du projet de l'OCDE sur les transports écologiquement viables (TEV) ; elle s'inscrit dans le cadre plus général de la Convention alpine et de son alinéa "Transports", ainsi que dans celui de l'Agenda 21 de l'UNCED.

Le but du projet pilote portant sur les TEV alpins est d'élaborer des objectifs et des critères pour des transports viables dans les Alpes, et d'étudier les stratégies et mesures nécessaires pour mettre en œuvre des transports transalpins et viables, au moins dans les trois pays concernés.

3.2. Termes de référence

Domaine d'étude

Dans cette étude, la définition de la *Région alpine* est un mélange de la définition de la "Convention alpine" et des spécifications nationales suivantes :

- pour l'Autriche : Convention alpine,
- pour la Suisse : pays entier,
- pour la France : Convention alpine et les zones à l'est du couloir Saône et Rhône, entre Mulhouse et Salon-de-Provence (dont la situation en piémont constitue l'homologue du Plateau Suisse pour la Confédération helvétique).

Définitions

Le *trafic transalpin* est défini comme celui franchissant les principaux cols frontière des Alpes. Sont également pris en compte des trafics connexes tels ceux qui à l'Arlberg (intra-alpin) empruntent ensuite un itinéraire transalpin (tel le Brenner). Pour la France, en outre, considérant la situation spécifique du couloir Mulhouse-Saône-Rhône, est assimilé au trafic transalpin un grand volume de trafic de transit de la péninsule ibérique vers l'Europe du Nord et du centre.

Le *trafic inter-alpin* est défini comme celui dont l'origine et la destination sont dans la zone d'étude, et qui ne traverse pas un col principal des Alpes et une frontière sur le même trajet.

3.3. Déroulement de l'étude

Phase 1

Au cours de la phase 1 commune à toutes les études de cas pilote, ont été définis le champ principal et les objectifs spécifiques de "L'étude de cas TEV alpin", à savoir (outre le programme commun à l'ensemble des études de cas) notamment :

- donner un premier aperçu jusqu'à 2010 et au-delà sur les transports et leurs effets sur la région alpine en suivant les tendances (approche BAU),
- déterminer les caractéristiques essentielles pour le développement de transports viables en région alpine,
- fournir des bases scientifiques pour les futurs travaux au sein de la Convention alpine.

Phase 2

La phase 2 de "L'étude de cas TEV alpin" a été fractionnée en trois étapes, en distinguant les différents aspects du transport en région alpine [domaine d'études et définitions figurent en paragraphe "Termes de référence"].

- Étape A : transports transfrontaliers de marchandises et transports longue distance de marchandises import/export/transit international/interne à la zone, traversant les Alpes
- Étape B : transports transfrontaliers de passagers et transports longue distance de passagers (du point de départ à la destination finale), traversant les Alpes
- Étape C : transport régional de marchandises et transport de passagers dans la région alpine

Un rapport détaillé spécifique sur l'évaluation et les résultats de l'étape A a été publié [OCDE-EST/AR/Freight (1997)] ; il a fait l'objet d'une note d'analyse du GIR Maralpin [GIR/OCDE/EST-A (1997)]. Un autre rapport détaillé a pour objet l'évaluation et les résultats des étapes B et C.

Ces trois étapes ont été résumées dans un rapport de synthèse relatif à la phase 2 de l'étude OCDE (Projet TEV) [OCDE (1999 a)].

Phase 3

La phase 3 a pour objectif de cerner la mise en oeuvre des changements indiqués par le scénario TEV3 et en évaluer les conséquences sur l'économie et la société, en comparaison avec la continuation des tendances actuelles (BAU). Cette phase comprend trois étapes.

- Étape A : identification et description des instruments politiques nécessaires pour réaliser les objectifs de TEV3.
- Étape B : évaluation des effets économiques et sociaux de ces instruments, avec une distinction entre :
 - le moyen-long terme (2015), pour lequel les méthodes quantitatives et les modèles économiques usuels peuvent encore donner des résultats acceptables,
 - et le long terme (2030) pour lequel seules les évaluations qualitatives ont un sens.
- Étape C : elle consiste à décrire la vie quotidienne, les conditions de travail et de transport dans le monde du scénario TEV3, et à mettre en relief les conséquences économiques pour les individus et les entreprises impliqués dans le transport ou les équipements de transport.

3.4. Spécificités de l'étude alpine

Critères de TEV

Seuls trois des six critères de TEV, CO₂, NO_x, COV sont communs à l'étude alpine et à l'ensemble des autres études pilote, l'étude ayant convenu que des objectifs spécifiques pour les particules fines de diamètre inférieur à 10 microns (PF10), pour le bruit et pour l'emprise au sol, devaient être élaborés individuellement pour chaque étude de cas.

Si le critère PF10 a pu être pris en compte (de manière nécessairement approchée du fait d'absence de norme), les critères de bruit et d'emprise au sol n'ont pu être, faute de données suffisantes, de temps et de crédit d'études, appréciés que de manière qualitative.

Investigations à poursuivre

En définitive, dans l'étude alpine, l'accent n'a pu être mis que sur les critères relatifs aux émissions de CO₂, NO_x, COV et PF. Cette approche ne donne pas une image complète des TEV, d'autant, qu'en région alpine, le bruit et l'emprise au sol sont des indicateurs cruciaux pour la viabilité.

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 n'ont pu être étudiées suffisamment pour être résolues dans le contexte de l'étude ; elles devraient aussi faire l'objet de recherches détaillées ultérieures.

3.5. Premiers enseignements

Des transports viables sont réalisables, mais constituent un défi

Le scénario "laisser faire" (BAU) engendre un développement non viable des transports dans la région alpine. Tandis que le recours à la seule technologie (TEV1) ne permet pas de résoudre les problèmes de bruit et d'emprises, la seule gestion de la demande (TEV2) exigerait des changements structurels radicaux et généralisés, sans être pour autant suffisante. En revanche, la viabilité des transports peut être atteinte grâce à une combinaison de progrès technologiques et de changements dans la gestion des transports

(TEV3) ; cette option implique notamment un développement important des infrastructures ferroviaires (assorti d'améliorations technologiques) et la modification des schémas d'urbanisme.

Les efforts à entreprendre sont raisonnablement répartis

L'analyse de la balance des efforts (BDE) établit que, pour le scénario TEV3 et pour toute la région alpine

- environ 2/3 des efforts tendant à réduire la différence d'émission de CO₂ entre les scénarios TEV3 et BAU sont constitués par des changements technologiques ou des réduction de taille des véhicules
- pour l'autre tiers de ces efforts, environ 40 % proviennent de la réduction de l'activité globale des activités de transport, 30 % du passage à des modes de transport plus efficaces quant à la consommation de carburant, et 25 % de l'utilisation de véhicules de manière plus efficace.

La plupart des instruments politiques sont en place ou à l'ordre du jour

Les stratégies et mesures nécessaires pour la réalisation du scénario combiné TEV3 ressortissent à trois catégories.

- Réduction du volume total de transport (changements dans les modes de déplacements et d'utilisation du sol ainsi que dans les systèmes de production et d'implantation industrielle).
- Transfert vers des modes de transport moins nuisants (promotion du transport non motorisé et du transport public pour les passagers, et par voie ferrée ou navigable pour les marchandises)
- Réduction des nuisances des véhicules "conventionnels" (encouragement aux améliorations techniques, exigence du respect des normes d'émission, augmentation des taux d'occupation et du facteur de charge des véhicules).

La mise en œuvre de ces stratégies et de ces mesures nécessite l'utilisation d'instruments

- économiques pour une tarification efficace et raisonnable ayant pour objet une variabilisation des prix et une internalisation des coûts externes,
- réglementaires (normes de qualité, interdiction du trafic de nuit pour poids lourds, limitations de vitesse, etc.),
- politiques (investissements en faveur de modes plus écologiques, plans d'urbanisme et de déplacements, etc.),
- techniques (technologies orientées),
- sociaux (information, formation, incitation, etc.).

Ces stratégies, mesures et instruments sont implicitement ou explicitement invoqués dans les livres blancs, recommandations, conventions et accords qui expriment au niveau mondial, européen, alpin, bilatéral franco-italien, et national, une claire volonté politique de promouvoir des transports alpins plus respectueux de l'environnement [cf. notamment MOLINARI (1999)].

3.6. Le scénario TEV3 est loin d'être une révolution, ni d'un point de vue économique, ni d'un point de vue social

Incidences économiques

L'équipe autrichienne a réalisé un exercice de modélisation économique pour évaluer les conséquences économiques du scénario TEV3 sur le transport des marchandises à l'horizon 2015. Effectuée avec un modèle d'équilibre global, cette évaluation confirme que des changements structurels sont à prévoir, mais avec une certaine neutralité quant à l'équilibre macro-économique. La croissance du PIB serait affectée de moins de 0,1 % par an, alors que le taux de chômage diminuerait légèrement en 2015, de 6,3 % à 5,9 %. Pour l'au-delà de 2015, l'équipe française a élaboré une méthode d'évaluation qualitative afin d'identifier les branches économiques qui bénéficieront de la mise en œuvre du scénario, et celles qui enregistrent des effets désavantageux et des changements structurels. La méthode permet de tirer des conclusions quant à l'efficacité relative des instruments politiques et sur leurs conséquences globales structurelles sur l'économie de chaque pays.

Incidences sociales

L'évaluation des conséquences sociales du scénario TEV3, faite dans le cas de l'Autriche selon la procédure Delphi, montre clairement que la continuation des tendances actuelles (BAU) saperait beaucoup des aspects de la vie sociale, mais, qu'en revanche, la situation sociale s'améliorerait dans le scénario TEV3. Il apparaîtrait de surcroît que la vie quotidienne dans ce dernier scénario serait plus proche de ce que chacun pourrait aujourd'hui accepter (ou serait prêt à accepter) que d'une "révolution".

4. Transports alpins durables au XXIème siècle : une approche novatrice et stimulante

4.1. Des enseignements prometteurs

Les transports alpins peuvent être écologiquement viables

Bien que l'étude pilote franco-austro-suisse réalisée dans le cadre du projet OCDE doive être poursuivie et affinée, elle 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.

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.

Une méthodologie novatrice

La méthodologie employée dans cette étude rompt avec les usages consistant à tenter d'infléchir des tendances d'évolution obtenues par simple extrapolation des valeurs observées. Elle consiste tout d'abord à définir les objectifs environnementaux souhaités (qui émanent de réglementations ou d'accords internationaux, ou encore de consensus) ; elle détermine ensuite la manière dont les objectifs désirés peuvent être atteints. Cette *analyse rétrospective* à laquelle ont eu recours l'OCDE et les autorités nationales de trois Etats alpins affranchit de la routine et du suivisme et constitue une innovation à laquelle il sera désormais possible de se référer dans toute démarche fondatrice.

4.2. Suites souhaitables et envisageables

Propositions pour l'approfondissement des investigations

Outre l'impact des transports aériens dont l'étude reste à entreprendre, les responsables des projets ont reconnu devoir poursuivre leurs investigations sur la quantification des paramètres "PF", "Bruit", et "Emprise au sol". On se doit donc d'encourager les autorités à mettre à disposition des chercheurs les moyens d'aboutir, en accordant priorité aux deux derniers de ces paramètres qui jouent un rôle décisif, tant en milieux urbanisés qu'en milieux alpins.

L'affinement de la présente recherche devrait, à notre sens, prendre aussi en considération des paramètres supplémentaires, en vue notamment de cerner l'impact des transports alpins sur la *qualité des eaux*, lesquelles constituent une ressource d'autant plus majeure qu'elle intéresse, au-delà des massifs alpins, de larges secteurs périphériques.

Propositions pour l'extension des investigations

L'exemple donné par les trois pays alpins ayant patronné l'étude de cas TEV-Région alpine devrait conduire les autres Etats-membres de la Convention alpine à s'y associer.

L'intérêt que nous portons à la région maralpine nous conduit à souhaiter des manifestations d'intérêt en faveur de cette étude pilote de la part de l'Italie certes, mais aussi (à des niveaux et à des titres fort dissemblables) de la part de la Principauté de Monaco.

Ces disparités d'échelle ne paraissent pas incompatibles avec un projet global (celui de l'OCDE) ou une grande étude régionale (celle de la Région alpine). La mise en œuvre de transports écologiquement viables à l'échelle des Alpes requiert concertations et coordination internationales, mais ne pourra s'effectuer sans tenir compte des expériences et des spécificités régionales et même locales.

La question peut donc être posée de l'opportunité à saisir en France, où sont lancés divers programmes d'aménagement du territoire [Directives territoriales d'aménagement (DTA) et Schémas de services collectifs (SSC *Transports* et SSC *Espaces naturels et ruraux* notamment)], de transposer l'exercice à de tels niveaux.

Du fait du domaine d'études défini par notre pays dans le cadre du projet TEV-Région alpine, les champs d'exercices de transposition du projet Région alpine pourraient, en conséquence, être :

- les DTA(s) des Alpes-Maritimes, des Bouches du Rhône et des Alpes du Nord,
- les SSC(s) des Régions PACA et Rhône-Alpes.

Au niveau transfrontalier, des exercices de transposition de caractère interrégional pourraient être envisagés dans les sites et régions où la coopération transfrontalière est engagée ou programmée, à savoir :

- zone maralpine (Sud Piémont, Ligurie, Principauté de Monaco, Côte d'azur),
- Genevois.

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/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.

MOLINARI (1999)

L'inflation du trafic maralpin de poids lourds – Sera-t-elle résistible ?

Montagnes Méditerranéennes n° 10, décembre 1999 ; pp. 115-122.

OCDE (1996)

Critères écologiques pour des transports durables – Rapport de la phase 1 du projet sur les transports écologiquement viables (TEV)

Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), OCDE/GD(96)136, Paris 1996, 96 pages.

OCDE (1999 a)

Environmentally Sustainable Transport – Report on Phase II of the OECD EST Project – Volume 1 : Synthesis Report

Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), ENV/EPOC/PPC/T(97)1/Final, Paris 1999, 100 pages.

OCDE (1999 b)

Environmentally Sustainable Transport – Individual Project Case Studies for Phase II – Annex Volume to the Report on Phase II of the OECD Project

Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), Annex volume to ENV/EPOC/PPC/T(97)1/Final, Paris 1999, 637 pages.

OCDE-EST/AR/Freight (1997)

E-S-T : Environmentally Sustainable Transport – "Alpine Region" – Step A : Alpine freight transport (Draft final report)

OECD Pilot Project/BMUJF/BUWAL/ADEME ; Document OECD / EST-ALP4DOC, 6 January 1997, 107 pages.

ROBINSON (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)]