

G. I. R. MARALPIN

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

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

BULLETIN D'INFORMATIONS NUMÉRO 19/20 JANVIER – JUILLET 2000

ÉDITORIAL

L'inhabituelle et longue suspension de parution de notre Bulletin, interruption que nous prions nos lecteurs de bien vouloir excuser, n'a été qu'imparfaitement palliée par une diffusion épisodique de quelques Info-Circ@Maralpines dont bien peu d'entre eux sont destinataires, faute d'avoir sacrifié à la modernité informatique (ou de nous avoir indiqué leur adresse électronique).

Ce retard, corollaire d'une conjoncture exigeante et d'un calendrier chargé (attestés par l'éphéméride de ce premier semestre figurant en pages 2 & 3), ne permettra pas de couvrir le champ de nos activités avec ce présent bulletin que l'actualité nous contraint de consacrer en priorité à la DTA des Alpes-Maritimes.

La DTA des Alpes-Maritimes

Conformément à la loi, le projet de DTA élaboré dans le cadre de la large consultation à laquelle a notamment participé le GIR Maralpin [cf. en page 3, l'état récapitulatif des seules interventions écrites], vient d'être soumis aux personnes publiques associées et aux communes concernées (communes de plus de 20 000 habitants et groupements de communes). Il devrait être incessamment "*mis à disposition du public pendant deux mois avant d'être transmis au gouvernement*".

Les conditions de déroulement de cette phase ultime, non précisées par le législateur (ce qui fut évoqué au colloque universitaire de Sophia Antipolis sur les DTA [cf. Bulletin n° 18], colloque dont nous évoquerons les enseignements dans un prochain numéro), nous paraissent justiciables d'un *authentique débat public*, dans la mesure où de nombreux volets de ce projet (notamment celui des déplacements et des transports) font l'objet de contestations fondées [cf. page 4 nos observations méthodologiques relatives à l'étude intermodale].

Nous invitons nos lecteurs à s'apprêter à y participer activement et mettons à leur disposition, dans l'encart du présent numéro [cf. pages E1 à E4], nos analyses de deux très récentes études [Projet OCDE "Transports écologiquement viables" (pp. E1 à E3) ; Études Infrac/Iwnf "Impact des transports sur l'environnement (p. E4)].

Leurs enseignements nous paraissent de nature à remettre en cause les orientations actuelles du projet de DTA dont on doit regretter la frilosité, la carence de perspectives et le confinement au strict périmètre d'un département adossé à deux provinces italiennes, englobant une enclave étrangère et constituant un nœud (combien gordien) de courants de transits terrestres, aériens et maritimes.

Des synergies transfrontalières

Notre participation au débat azuréen ne pouvait que stimuler notre vocation transfrontalière, laquelle s'affirme avec les études en cours et de nouveaux projets que nous présenterons dans le prochain bulletin et dont nous débattrons lors de nos rencontres mensuelles dont le cours reprendra en octobre et qui se tiendront, comme à l'accoutumée, à la Faculté de Droit et de Sciences économiques, et, sauf exception, en sa Salle du Conseil.

Nous vous convions bien volontiers à nous y rejoindre.

Le Bureau

INVITATION (ANNONCE UNIQUE)

PROCHAINE RÉUNION

Mardi 10 Octobre 2000

à la Faculté de Droit de l'Université de Nice - Sophia Antipolis
7 avenue Robert Schuman, NICE - Bâtiment principal
de **18 heures à 20 heures**

Le numéro et la localisation de la salle seront affichés sur la porte de la Salle du Conseil, au 5ème et dernier étage

*Les réunions suivantes se tiendront le **mardi 14 novembre** et le **mardi 12 décembre** aux mêmes lieux et heures*

SECRETARIAT : ÉPHÉMÉRIDE du 1^{er} JANVIER 2000 au 31 JUILLET 2000

Les activités de la période qui précède (16 octobre 1999 – 31 décembre 1999) ont été signalées dans le Bulletin n° 18

Janvier 2000

- 05.01.00 Vence. Coordination 06 [A.G.]
- 07.01.00 Cadam. DTA06. Etude intermodale. Clôture du Comité de pilotage (JM)
- 07.01.00 Nice-Ventimille-St. Martin du Var. Regards avec M. Cl. Brulé (Min. ATE) sur certains sites des A.-M (J.-P. Clerissi, JM)
- 07.01.00 Brignoles. Réunion "Le train avenir du Centre Var" [TACV] sur le projet de réouverture de Gardanne-Carnoules (G. Nallino, JM)
- 11.01.00 Nice. Entretien avec Mme Steinfolder [Diren-PACA] a/s secteur est du département (C. Rainaudo, JM)
- 11.01.00 Réunion mensuelle GIR
- 12.01.00 Gattières. Réunion interassociative sur le Comité de pilotage "Plaine du Var" de la DTA06 (JM)
- 15.01.00 Observations de 6 associations françaises et italiennes [ASPONA – ADET – GIR – Italia Nostra Imperia – Pro Natura Cuneo – Roya Expansion – Nature] relatives à la problématique du Col de Tende à l'attention des ministres Mme. D. Voynet et M. J.-Cl. Gayssot
- 20.01.00 Observations sur le transit fret dans les A.-M. et sa non prise en compte dans la DTA 06 [avec T.P. article de Montagnes Méditerranéennes en P.J.] à l'adresse de MM. le Préfet, J.-Cl Drevet (Secrét. gl), J.-Y. Belotte (DDE), Cl. Pipien (Diren)
- 20/21.01 Chambéry. Transports alpins écologiquement durables [Projet OCDE & étude tripartite Autriche-France-Suisse] (JM)
- 27.01.00 Annonce par le Min. AtE (DNP) de l'octroi d'une aide financière de 50 kF pour la réalisation du Livre blanc sur la valorisation des lignes ferroviaires maralpines

Février 2000

- 03.02.00 Nice. Coordination interassociative Etude intermodale (JM)
- 08.02.00 Réunion mensuelle GIR
- 09.02.00 Observations méthodologiques du GIR sur la DTA06 et l'Etude intermodale à l'adresse des ministres Mme. D. Voynet et M. J.-Cl. Gayssot et de M. le Préfet J.-R. Garnier
- 14.02.00 Cadam. DTA06. Développement durable (JM)
- 15/17.02 Paris. Entretiens JM. [15.02] M. Jacques Demoulin, Conseiller du président, RFF ; [17.02] M. Patrick Louckevitch, Resp. Relations. internationales Politique trains, SNCF – Direction de l'Action régionale ; M. Francis Wallet, Conseiller technique, SNCF – Service des Nouvelles lignes. Paris. Représentation Cipra-Fr. [16.02] Min. AtE - Comité de suivi de la Convention alpine (P. Bontemps, M. Fourcade, JM) ; DNP, Mission internationale, entretiens avec M. Tahar Ou-Rabah (P. Bontemps, JM)
- 24/25.02 Sophia-Antipolis. Colloque IDEFI-CREDECO "Les directives territoriales d'aménagement" (P.-P. Danna, Ch. du Saussay, J. Hermann, JM) ; communication GIR "Le point de vue d'une association"
- 28.02.00 Brignoles. Présentation par G. Piel de l'étude sur la ligne Carnoules-Gardanne à l'assoc. "Le train avenir du Centre Var" (G. Nallino, JM)

Mars 2000

- 06.03.00 Nice. Foire-Exposition. Table ronde Nice-Matin sur le tramway de Nice (G. Nallino, JM)
- 08.03.00 Nice. Fac. de Droit. Entretien avec Dr. Alberto Cappato, Resp. Istituto internazionale delle comunicazioni di Genova (E. Gasperini, JM) a/s projets de coopération transfrontalière transports
- 14.03.00 Ventimiglia. Entretien JM : FS (Giovanni Riolfo, Resp. Servizi Staz. XXmiglia), Italferr (Domenico Marzullo, Resp. Studi Trasportitici, & Domenico Tersigni, Studi Trasportitici)
- 14.03.00 Réunion mensuelle GIR
- 20.03.00 Menton-Garavan. Rencontre franco-italienne Véloroutes-Voies vertes : Cete Méditerranée (M. Gilbert Lieutier, Correspondant vélo des ministères en charge de l'Equipement et de l'Environnement pour les régions PACA, Languedoc-Roussillon et Corse) ; Université de Brescia (Prof. Roberto Busi, Arch. Michèle Pezzagno) ; Pro Natura Cuneo (A. Tichy) ; GIR (E. Gasperini, M. Fusco, Cl. Morbidelli, JM)
- 20.03.00 Menton. Entretien Ville de Menton : Services techniques (MM. Jean-Paul Péliissier, Directeur Général & Ludovic Zazzera, Directeur du Service des Grands travaux) ; Cete Méditerranée (M. Gilbert Lieutier) ; GIR (Cl. Morbidelli, JM)
- 21.03.00 Nice. Coordination interassociative Etude intermodale (JM)
- 24.03.00 Grenoble. Bureau Cipra-France (JM)

Avril 2000

- 04.04.00 Roquebrune-Cap-Martin. Entretien avec M. Olivier Jonquet, Directeur du Cabinet du Maire, a/s pistes cyclables (Cl. Morbidelli, JM)
- 04.04.00 La Trinité. Entretien avec M. Louis Broch, Maire, a/s ligne Nice-Breil (Cl. Morbidelli, JM)
- 08.04.00 Nice. A.G. Amis du rail. Exposé JM sur prospective transports ferroviaires 06
- 11.04.00 Nice. Présentation du GIR à M. le Prof. Roger Bernardini, nouveau Doyen de la faculté de Droit (E. Gasperini, JM)
- 13.04.00 Cap-d'Ail. Entretiens avec MM. Jean Boulery (urbaniste) & Pierre Bottin (conseiller municipal) a/s préservation emprises ferroviaires (Cl. Morbidelli, JM)
- 25.04.00 Nice. Antenne Conseil Régional. Rencontre des élus de la majorité régionale avec les associations sur les projets Etat-région et la DTA 06 (JM)

Mai 2000

- 05.05.00 Tende - La Trinité. Tournée du ministre J.-Cl. Gayssot. Audience des Conseillers Philippe Dhenein & Lucien Marest (JM)
- 09/12.05 Paris. Entretiens JM : [09.05] M. Michel Mercadier, Chef de la Mission Prospective, SNCF- Direction de la Stratégie) ; M. Michel Aymeric, Sous-directeur aux Transports ferroviaires, DTT ; [10.05] M. Claude Brulé, DNP Min. AtE [a/s DTA06] ; [12.05] Lt. Colonel Philippe Masson, Commissaire militaire & Commandant Ragot, Commission centrale des chemins de fer, Min. Défense) [a/s lignes Carnoules-Gardanne & Nice-Cuneo]
Paris. Représentation Cipra-Fr [10.05] Mme Véronique Herrenschmidt, responsable Mission internationale, DNP, Min. AtE (JM)
Bruxelles. Représentation Cipra-Fr [11.05] DG Régio – Politique régionale et cohésion (Mme Frédérique Lorenzi, Administr. Principal ; M. Philippe Kaprielian, Administr.) [a/s Conférence 2001] (R. Lévy & JM) ; DG Transports (M. Jean-Arnold Vinois, Chef Unité Politique des réseaux transeuropéens) [a/s ligne Nice-Cuneo] (JM) ; DG Environnement (M. Günter Hörmandinger, Politique des transports & environnement) [a/s ligne Nice-Cuneo] (JM) ; DG Environnement (M. Claude Bochu, Resp. Environnement urbain) [a/s VVV] (R. Lévy & JM)
- 16.05.00 Note au Député A. Aschiéri a/s Plan départemental de gestion des déchets et de la nécessaire prise en compte du transport et de la préservation des emprises ferroviaires dans les A.-M.
- 16.05.00 Réunion mensuelle GIR
- 23.05.00 Menton. Conférence GRIDAUH-MOT "La planification de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme en Italie et en France et le SDEC" (JM)

Juin 2000

- 08/10.06 Brescia-Cremona-Piacenza. VII Conferenza Internazionale "Vivere e camminare in città : Mobilità pedonale e trasporto pubblico" [organisée par le CESCAM [Prof. R. Busi et Arch. Michèle Pezzagno] (JM)
- 14.06.00 Marseille. Région PACA, Commission Transports-Energie. Ligne Carnoules-Gardanne. Projet TACV d'animation 09.09.00 (JM)
- 14.06.00 Réunion mensuelle GIR. Conférence P.-P. Danna "Le recours contentieux en Droit de l'urbanisme"
- 19.06.00 Sophia-Antipolis. Ademe. Entretien JM avec Mme Anne Grenier et MM. Christophe Ripert & Philippe Vallouis a/s préoccupations GIR
- 22.06.00 Hyères. Rencontre des départements cyclables organisée par l'Association des départements cyclables et le Départ. du Var (Cl. Morbidelli, JM)
- 22.06.00 Cadam. Assemblée générale de l'ADAM (F. Le Guet Tully)
- 23.06.00 Grenoble. C.A. Cipra-France (JM)

28.06.00 Paris. Entretien JM : Ecorail (Mlle. Annie Jakubowski) [a/s transport déchets et emprises] ; SNCF – Dir. Ingénierie (M. Philippe Benech, resp. Valorisation du patrimoine, Dir. Déléguée à l'Aménagement et au patrimoine) [a/s emprises] ; Assemblée Nationale (M. le Député André Aschiéri) [a/s ferroviaire 06]

Juillet 2000

03.07.00 Marseille. Entretien Cl. Morbidelli & JM : DRE (M. Hubert Peigné, Directeur Régional Equipement) [a/s VVV] ; Région PACA (Mme Wattrelot, comptabilité) [a/s acompte subvention] ; Délégation Générale au Tourisme (Mme Corinne Akoun, Programmes européens) ; SGAR (M. Michel Lorne, Coop. Européenne arc latin) [a/s transfrontalier : VVV & Nice-Cuneo]

11.07.00 Menton. Entretien avec Mme Marie-Ange Piéroni, Directrice de l' Office du Tourisme [a/s projet VVV transfrontalier] (Cl. Morbidelli, JM)

11.07.00 Réunion Bureau GIR

18.07.00 Paris. Min. ETL, Cabinet du ministre : MM. Lucien Marest, Conseiller personnel & Marc Micoud, Conseiller technique Transports terrestres [a/s DTA06, étude intermodale et transit international alpin et pyrénéen] (P. Bontemps, F. Pomés, JM) ; Min. AtE, DNP, Mission internationale : M. Marchand [a/s subvention Cibra-France] (JM)

31.07.00 Menton. Entretien avec M. Jean-Claude Guibal, Député-Maire a/s transports et projet transfrontalier de voie verte (Cl. Morbidelli ; JM)

Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes
Schéma de services collectifs de transports Provence-Alpes-Côte d'Azur
Contributions écrites formulées par le GIR Maralpin
au titre du Groupe de réflexion, de Cibra-France et, éventuellement, d'autres associations
(Mise à jour : 01.02.2000)

Mémoire - Propositions du GIR Maralpin pour une stratégie de valorisation des infrastructures ferroviaires dans la perspective d'une politique de transports soutenable et d'un développement durable des Alpes-Maritimes.

GIR Maralpin, 15.11.1998 ; 4 pages. Sont adjoints à ce mémoire

- une liste de publications et documents produits par le GIR Maralpin,
- un tiré à part de la Revue *Montagnes Méditerranéennes*, n° 6, décembre 1997, pp. 122-123 et 145-152.
- le document GIR ci-après

ABATE Giovanni (Dott. Ing.), MANFREDI Gabriele (Dott. Ing.), NICOLA Sergio (Arch.)

Projet d'une ligne ferroviaire à grande vitesse pour le trafic des passagers et des marchandises sur l'itinéraire Turin-Nice.

Ingenieria per i Sistemi del Traffico e del Trasporto ; Torino Juillet 1995 ; traduction du GIR Maralpin 17.02.1996 ; 13 pages, 4 planches dont 2 couleurs.

Recommandations de quatre associations sur quelques mesures à prendre dans le département et sa partie orientale

Thèmes traités ressortissant à l'étude intermodale : Trafic routier international ; Enclave monégasque et transfrontaliarité ; Déplacements doux : pistes cyclables, véloroutes et voies vertes.

Note ASPONA – ADET – GIR Maralpin – Roya Expansion Nature du 25 janvier 1999 ; 5 pages [adressée s/c du GIR le 27.01.99 au préfet des A.-M. et le 28.01.99 à Mme D. Voynet et à M. J.-Cl. Gayssot (avec relevé des points relevant de positions politiques)]

Observations sur l'Étude d'accessibilité aux gares (Étude SCETA-Voyageurs/MTI Conseil) [3 pages + 3 annexes (8 pages)]

Observations sur l'Étude de la desserte du Moyen pays (Étude SATO et Associés) [1 page]

Observations sur les Fiches par projet [1 page]

Notes Cibra-France – GIR Maralpin du 18.02.99 [adressées s/c du GIR le 17.02.99 à M. J.-Y. Belotte, DDE]

Observations sur le Scénario "TC Exclusif 1998" (Document CETE-Lyon du 22.02.99)

Note Cibra-France – GIR Maralpin du 01.03.99 ; 2 pages [adressées s/c du GIR le 01.03.99 au préfet des A.-M.]

Observations sur le document d'études "Haut pays – janvier 1999" a/s de l'Étude intermodale

Note Cibra-France – GIR Maralpin du 28.02.99 ; 2 pages [adressées s/c du GIR le 01.03.99 à M. Cl. Engrand, Sous-préfet des A.-M.]

Observations sur l'enquête publique relative à la création d'une route nationale nouvelle entre Baous-Rous et Saint-Isidore (202 bis)

Note GIR Maralpin du 18.04.99 ; 4 pages [adressée au président de la commission d'enquête le 18.04.99]

Quelques observations sur le Comité de pilotage intermodal de la DTA 06

Note GIR Maralpin du 20.04.99 ; 4 pages [adressée à M. Cl. Brulé, chef du Bureau des Infrastructures (Min. AtE)]

Observations sur la validité des enquêtes-ménages

Lettre GIR Maralpin du 27.04.99 (1 page) + 2 documents joints [adressés à MM. Ch. Lebondidier (CETU Lyon), J.-Y. Belotte (DDE 06), J.-D. Blanchet]

Avis sur le tramway de Nice

Lettre GIR Maralpin du 27.04.99 (1 page) + copie lettre au Maire de Nice du 14.12.98 avec annexe [adressés à M. J.-Y. Belotte le 27.04.99]

Nouvelles observations sur l'Étude de l'amélioration de l'intermodalité sur le territoire des A.-M. (Étude SCETA-MTI)

Lettre GIR Maralpin du 30.05.99 ; 2 pages [adressée à MM. J.-Y. Belotte (DDE 06) et J.-D. Blanchet]

Schéma de services collectifs Transports PACA – Compléments aux propositions formulées par le GIR Maralpin dans le cadre de la DTA des A.-M.

Note GIR Maralpin du 23.06.99 ; 8 pages [adressée le 23.06.99 à M. H. Peigné (DRE-Paca) et le 27.06.99 au préfet des A.-M. et à M. J.-Y. Belotte (DDE 06)]

Observations sur l'enquête publique relative au plan de déplacements urbains de la Ville de Nice

Note GIR Maralpin du 07.07.99 ; 2 pages [adressée le 07.07.99 à M. Plourin, Commissaire enquêteur]

Préservation des emprises ferroviaires et des potentialités fret dans la conurbation azuréenne [2 pages]

Valorisation fret et voyageurs de la ligne internationale de Tende (Nice-Turin) [2 pages]

Notes GIR Maralpin du 13.08.99 [adressées le 16.08.99 à M. J.-Cl. Gayssot, Hubert Dumesnil (Directeur de Transports Terrestres), Louis Gallois, Président de la SNCF), Claude Martinand (Président de RFF)]

Recherche d'une synthèse pour l'étude intermodale des transports – DTA des Alpes-Maritimes

Note GADSECA – GIR Maralpin du 22.08.99 ; 3 pages + annexe 6 pages [adressée le 25 août 1999 à M. le préfet des A.-M. ; copies à MM. Marc Micoud (Cab. Min. ETL), Alain Neveu (Cab. Min. AtE), Jean-Didier Blanchet]

Reconstruction du tunnel routier de Tende

Note ASPONA – ADET – GIR Maralpin – Italia Nostra Imperia – Pro Natura Cuneo – Roya Expansion Nature, du 30.12.99 ; 4 pages [adressée s/c de Cibra-France à Mme D. Voynet et M. J.-Cl. Gayssot le 15.01.00]

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

Article de J. Molinari paru dans *Montagnes Méditerranéennes* n° 10, décembre 1999, pp. 115-122 [adressé au préfet des A.-M. et à MM. J.-M. Drevet (Secret. Gal. Préfect. 06), Y. Pipien (DIREN-Paca), J.-Y. Belotte (DDE), etc.]

Observations méthodologiques sur la DTA et l'Étude intermodale

Lettre GIR Maralpin du 09.02.00 ; 3 pages [adressée au préfet des A.-M., à Mme D. Voynet et à M. J.-Cl. Gayssot]

Etude intermodale de la DTA des Alpes-Maritimes
Observations méthodologiques adressées le 9 février 2000 aux ministres
Madame Dominique Voynet et Monsieur Jean-Claude Gayssot,

.....
Au moment où sont portés à la connaissance des personnes publiques des rapports et avant-projets relatifs à la Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes, s'inspirant étroitement du contenu de l'étude intermodale (dont la version provisoire n'a été soumise à discussion que le 7 janvier dernier), nous nous permettons d'appeler votre attention sur les raisons qui nous conduisent à remettre en cause, à la fois le déroulement et les conclusions de cette étude, ainsi que le parti qui pourrait en être tiré pour l'élaboration de la DTA.

L'enjeu de l'étude intermodale

La situation de la Côte d'Azur en matière de transports et de déplacements ne fait que refléter les carences désastreuses de son aménagement et les courtes vues de ses gestionnaires tout au long d'un demi-siècle.

Les instructions données par l'Etat aux responsables de la conduite de l'étude intermodale, à savoir la remise en question des errements passés, étaient à la mesure de l'enjeu. Les analyses et propositions formulées par les représentants associatifs unanimes allaient dans le même sens ; elles apportaient de surcroît au débat des éclairages précieux sur les sensibilités et le vécu d'une population qui attend de la DTA un changement décisif et la fin d'une désespérance.

Lacunes et insuffisances de l'étude intermodale

A l'issue de près de deux années d'existence d'un comité de pilotage dont les représentants de la société civile n'ont cessé de déplorer les modalités de fonctionnement⁽¹⁾, l'Ingénieur Général Blanchet, rapporteur de l'étude, s'est satisfait d'énumérer dans son rapport des constats dressés de longue date et dont l'analyse avait été clairement formulée dans la lettre de cadrage de la DTA, ainsi que dans la lettre définissant la mission qui lui avait été confiée.

Cet état des lieux présente cependant de graves insuffisances, dans la mesure où des pans entiers d'une authentique étude intermodale ont été omis ou n'ont été abordés que tardivement (sur l'insistance des participants associatifs), citons notamment :

- le transport de marchandises (transit et desserte d'une conurbation d'un million d'habitants),
- les déplacements non motorisés,
- les conditions "aux limites" [questions transfrontalières avec la principauté de Monaco (dont la logistique est transférée sur sa périphérie) et avec l'Italie (Ligurie et Piémont), ainsi que les liaisons régionales et nationales],
- le domaine prétendument réservé de la Ville de Nice et de ses projets d'infrastructures contestables (autoroutes urbaines et TSP niçois),
- les fonctions de l'aéroport et du port de Nice;
- etc...

De surcroît, contrairement aux allégations du Rapporteur, la plupart des études complémentaires, lancées sans concertation préalable et sur des termes de référence contestables, ne peuvent même être considérées, ni comme accomplies, ni comme recevables, telles sont notamment les études :

- Systra, portant sur la ligne Nice-Cuneo,
- Setec, portant sur les fonctionnalités d'une liaison autoroutière Biot/Saint-Isidore/l'Ariane,
- Sceta, Voyageurs/MTI Conseil, portant sur l'accès aux gares,
- MVA Consultants, modélisant les reports de déplacements,

qui ont fait l'objet de critiques sévères et seraient justiciables de contre-expertises.

Les propositions issues d'une telle approche ne peuvent qu'être largement insuffisantes, incohérentes ou même infondées. En fait, les principales critiques à formuler sur l'étude intermodale portent sur sa *non prise en compte* de :

- la volonté de l'Etat et de la population de porter un coup d'arrêt à la politique du *tout automobile* pratiquée jusqu'ici dans les Alpes-Maritimes, en lançant un programme volontariste de rattrapage en faveur des transports et déplacements respectueux de l'environnement ;
- la volonté politique clairement exprimée à tous les niveaux (mondial, européen, alpin, franco-italien, national) de maîtriser l'impact des transports sur l'environnement, et l'incidence que l'on peut en attendre dans les Alpes-Maritimes ;
- la nécessité d'une remise en cause du "laisser faire" urbanistique, d'une "reconstruction" du territoire azuréen, et d'un recadrage de l'étude intermodale à l'aune de l'aménagement du territoire et de ses contraintes environnementales.

Propositions pour un recadrage

Ce recadrage de l'étude intermodale nous paraît devoir s'imposer également pour les raisons méthodologiques qui suivent (elles furent évoquées dans une note antérieure⁽²⁾).

(a) L'insuffisante prise en considération du long terme

La perspective 2020 fixée aux DTA(s), a été retenue *stricto sensu*, en tant qu'échéance au delà de laquelle les dispositions à adopter aujourd'hui seraient dépourvues d'incidence à plus long terme. Cette approche inconséquente est notamment celle adoptée pour l'étude de la plaine du Var où les projets d'aménagement, en cours ou prévus, consommeraient la totalité de l'espace disponible dont une partie devrait pourtant être réservée à une seconde grande liaison ferroviaire de base transalpine envisageable à l'échéance 2050.

Outre la cohérence qui s'impose entre Contrats de plan, DTA(s), et Schémas de services collectifs, devrait primer, en matière de projections, la notion de *programmes prospectifs emboîtés*, du court au long terme, à prendre en compte *quelle que soit l'échelle spatiale de planification*.

(b) La prééminence du suivisme tendanciel

En dépit des instructions données par l'Etat, l'avant projet de DTA 06 ainsi que toutes les études instruites pour la fonder, se bornent à viser l'infléchissement de tendances d'évolution obtenues par simple extrapolation des valeurs observées. Ce suivisme, unanimement dénoncé par les représentants de la société civile, n'a plus lieu d'être admis devant la nécessité d'un changement de cap.

Une autre méthodologie s'impose, celle de l'*analyse rétrospective* ("*backcasting*"), qui consiste tout d'abord à définir les objectifs sociaux, économiques et environnementaux souhaités, puis à déterminer la manière dont les objectifs désirés peuvent être atteints. C'est cette approche qui devrait être encouragée, en se référant notamment à sa récente mise en œuvre dans l'*étude sur les transports alpins durables au XXIème siècle* conduite par l'OCDE et les autorités nationales d'Autriche, de France et de Suisse, étude qui confirme la faisabilité et l'acceptabilité d'une politique novatrice^[3].

.....

⁽¹⁾ notamment sous la forme d'une note du GIR Maralpin en date du 20 avril 1999 adressée aux Cabinets des ministères en charge de l'aménagement du territoire et des transports

⁽²⁾ Recherche d'une synthèse pour l'étude intermodale des transports – DTA des Alpes-Maritimes - Note GADSECA – GIR Maralpin du 22.08.99 [adressée le 25 août 1999 au préfet des A.-M. ; copies à MM. Marc Micoud (Cab. Min. ETL), Alain Neveu (Cab. Min. AtE), Jean-Didier Blanchet]

^[3] Transports alpins écologiquement viables - [cf. analyse pages E1 à E3]

Transports et mobilité soutenables Nouvelles analyses

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

Ne sont évoqués ci-après que quelques aspects d'une étude ambitieuse et novatrice (et de ce fait controversée) dont on trouvera une analyse plus détaillée dans deux notes du GIR Maralpin que nous tenons à la disposition des lecteurs intéressés

1. Chambéry, janvier 2000 - Présentation officielle d'une étude prospective novatrice - 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].

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 Québec-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 – Définition et critères 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."

Six critères (CO₂, NO_x, composés organiques volatils, particules, bruit, emprise au sol) ont été retenus pour représenter les effets locaux, régionaux et globaux ; leurs niveaux à atteindre en 2030 sont pour la plupart fixés en référence à l'année 1990, avec d'importants taux d'abattement, prenant notamment en compte les décisions des accords de Kyoto et les spécifications de l'OMS. Les transports économiquement viables en 2030 doivent satisfaire, par définition, à l'ensemble de ces six critères.

2.3. Les scénarios et le chemin critique vers les transports économiquement viables (TEV) : l'analyse rétrospective

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

Les analyses ainsi conduites ont révélé 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".

L'étude s'achèvera par 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.

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) in ADEME/BMUJF/BUWAL (1999)]

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 pilotes 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.

3.2. Termes de référence et Domaine d'étude

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.

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).

3.3. Spécificités de l'étude alpine - Investigations à poursuivre

Dans l'étude alpine, faute de données suffisantes, de temps et de crédit d'études, 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.

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.

3.4. Premiers enseignements

Des transports viables sont réalisables, mais constituent un défi

Le scénario "laissez 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

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 Bulletin GIR n° 16/17 et article de J. Molinari dans Montagnes Méditerranéennes de décembre 1999].

3.5. 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 refondatrice.

4.2. Suites souhaitables et envisageables

Propositions pour l'approfondissement des investigations

Outre l'impact des transports aériens 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 [figurent dans ce document les références des différents rapports techniques intermédiaires sur lesquels est fondée l'étude]

COTISATIONS (RAPPEL)

Le fonctionnement de l'association entraîne des frais importants qui ne peuvent plus être couverts par le seul secrétariat. Aussi, est-il fait appel à nos membres actifs, à nos membres associés, et à d'éventuels membres bienfaiteurs, pour qu'ils veuillent bien adresser au secrétariat un chèque, libellé à l'ordre du *GIR Maralpin*, de 200 francs (ou de montant supérieur).

IMPORTANT : @ Nos lecteurs disposant d'une adresse électronique (*e-mail*) sont priés de bien vouloir la communiquer *par cette voie* au Secrétariat

L'impact des transports sur l'environnement – Etude Infrs/Iww

Le 17 avril 2000, a été présentée au Parlement européen, sous le patronage de sa Vice-présidente, Mme Marie-Noëlle Linemann, l'étude "*Coûts externes des transports – Coûts des accidents, d'environnement et de congestion en Europe occidentale*", réalisée par les consultants indépendants Infrs (Zurich) et Iww (Université de Karlsruhe).

L'étude évalue, pour 17 pays européens (les 15 pays de l'Union européenne, la Suisse et la Norvège), les coûts externes (c'est-à-dire les coûts supportés par la collectivité) engendrés par les accidents, la pollution atmosphérique, les risques liés aux changements climatiques, le bruit, la congestion, et une série d'autres effets environnementaux (nature et paysages, effets urbains, etc.). L'étude porte sur l'ensemble des modes de transport (routier, rail, aérien, voie d'eau).

Près de 92 % des coûts externes (hors congestion) imputables à la route

Les coûts externes des transports, hors congestion, s'élevaient en 1995 à 530 milliards d'Euros, soit **7,8 %** du PIB des 17 pays européens concernés.

La route (voiture particulière et transport de marchandises) est responsable de près de **92 %** des coûts externes *hors congestion*, le transport aérien de 6 %, le rail de 2 % et la voie d'eau de 0,5 %.

Rapportés à l'unité de trafic, les coûts externes moyens (hors congestion) s'établissent aux niveaux suivants (estimation 1995) :

- Transport de passagers (par millier de voyageur.km) :
voiture particulière : 87 Eur ; autocar : 38 Eur ; rail : 20 Eur
Ainsi le coût externe d'un déplacement par voie ferrée est-il 2 fois moindre que celui par autocar et 4,4 fois moindre que celui par automobile.
- Transport de fret (par millier de tonne.km)
avion : 205 Eur ; route : 88 Eur ; rail : 19 Eur ; voie d'eau : 17 Eur
Ainsi le coût externe d'un transport par voie ferrée est-il 5 fois moindre que celui d'un transport assuré par la route.

Congestion incluse, les coûts externes des transports dépassent déjà 10 % du PIB européen

En intégrant le coût de la congestion (majoritairement imputable à la route), la charge des coûts externes des transports atteignait près de 658 milliards d'Euros pour l'année 1995, soit environ **10 %** du PIB européen.

D'après les premières prévisions à l'horizon 2010, le poids des coûts externes est appelé à s'accroître fortement (d'environ 42 % entre 1995 et 2010) si rien n'est fait pour rééquilibrer le marché au profit des modes plus respectueux de l'environnement (rail et voie d'eau).

Réaliser l'internalisation des coûts externes, rapidement et simultanément, pour tous les modes de transport

Les objectifs de préservation de l'environnement énoncés par l'ONU, le traité de l'Union européenne, l'OCDE, la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) ainsi que les conférences mondiales sur les changements climatiques impliquent d'agir très rapidement, *non pas pour stabiliser* le niveau actuel de nuisances *mais pour le réduire*.

Un premier processus à mettre en œuvre sans délai est l'*internalisation des coûts externes* selon des valeurs harmonisées entre modes, coûts dont les niveaux de référence peuvent être fournis par l'étude Infrs/Iww.

Les instruments d'une politique des transports respectueuse de l'environnement

Les instruments d'une telle politique novatrice ne peuvent être que les suivants.

- Mise en œuvre d'une tarification de l'infrastructure au coût marginal social, simultanément pour tous les modes de transport (et, dans l'attente, aide au développement des moins nuisants).
- Dans les zones sensibles (corridors à fort trafic, zones de montagne, etc.), politique de régulation des différents modes prenant en compte le niveau particulièrement élevé des coûts externes (réduction des nuisances par la tarification, incitant à l'usage des modes les moins nuisants et permettant le financement des investissements).
- Adoption d'une méthodologie européenne commune pour les choix d'investissement dans les systèmes de transport, intégrant l'ensemble des coûts externes.

Y seraient simultanément associées les dispositions suivantes :

- Application des réglementations en matière de normes environnementales et de sécurité.
- Incitation par diverses mesures (techniques et fiscales) au recours à des modes plus respectueux de l'environnement.
- Information, formation, éducation pour favoriser changements de comportements et de pratiques.

Nous référant aux propos qui nous ont été tenus le 18 juillet au Cabinet de M. J.-Cl Gayssot, lors de l'audience accordée au GIR Maralpin, certains de ces objectifs seront plaidés par la France au cours de son actuelle présidence de l'Union européenne

Documentation du GIR Maralpin - Études et rapports signalés

Nous appelons l'attention de nos lecteurs sur les rapports et ouvrages suivants dont certains sortent de presse et qui tous traitent de questions du plus haut intérêt, sinon hautement préoccupantes pour notre région. A l'exception de celui émanant de l'ADEME, ces documents peuvent être obtenus auprès du Kiosque de l'Assemblée nationale ; 4, rue Aristide Briand ; 75007 Paris.

Agence de sécurité sanitaire environnementale – Rapport – Première lecture [André ASCHIERI, Député]

Les documents législatifs de l'Assemblée Nationale – Commission des Affaires culturelles – n° 2321 ; 12 avril 2000 ; ISBN 2-11-109376-9 ; 40 pages.

Les moyens nécessaires à mettre en œuvre pour améliorer la sécurité des tunnels routiers et ferroviaires français [Christian KERT, Député]

Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques ; Rapport n° 2388 de l'Assemblée Nationale (11 mai 2000) et n° 337 du Sénat (16 mai 2000) ; ISSN 1249-3872 ; 275 pages.

Les techniques de prévision et de prévention des risques naturels : séismes et mouvements de terrain (Tome I : Conclusions du rapporteur ; Tome II :

Compte rendu de l'audition publique du 16 février 1995 "Quels enseignements peut-on tirer du séisme de Kobé") [Christian KERT, Député]

Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques ; Rapport n° 2017 de l'Assemblée Nationale (20 avril 1995) et n° 261 du Sénat (21 avril 1995) ; Direction des Journaux Officiels, Paris ; réf. Tome I: 10795-2017-010595 (351 pages) ; réf. Tome II : 10795-2017-020595 (139 pages).

Les techniques de prévision et de prévention des risques naturels en France [Christian KERT, Député]

Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques ; Rapport n° 1540 de l'Assemblée Nationale (12 avril 1999) et n° 312 du Sénat (8 avril 1999) ; ISSN 1249-3872 ; 419 pages.

Les techniques de recyclage et de valorisation des déchets ménagers et assimilés [Gérard MIQUEL, Sénateur et Serge POIGNANT, Député]

Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques ; Rapport n° 1693 de l'Assemblée Nationale (14 juin 1999) et n° 415 du Sénat (10 juin 1999) ; ISSN 1249-3872 ; 338 pages.

La logistique des déchets ménagers, agricoles et industriels – Synthèse 1999 [ADEME – Données et références]

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – Direction des Transports ; réf. 3584 ; ISBN 2-86817-505-8 ; Décembre 1999 ; 140 pages