

Transports et mobilité

une analyse des obstacles à la coopération entre les territoires transfrontaliers des Alpes franco-italiennes



Version synthétique

Juillet 2025

Introduction...

Le secteur des transports et de la mobilité a un **fort impact** sur les territoires alpins et les habitants et habitantes de ces territoires. Étant donnée la nature transfrontalière et transnationale des Alpes, dans ce contexte, la **coopération** en matière de transport reste un **facteur primordial** pour la mise en œuvre d'un secteur plus durable et moins impactant pour la région alpine.

Toutefois, la coopération transfrontalière rencontre souvent **des obstacles** et des blocages existants entre les différents acteurs impliqués. C'est le cas notamment des territoires transfrontaliers franco-italiens.

L'objectif de cette recherche est d'identifier les principaux obstacles à la coopération en matière de transports et d'identifier des exemples de bonnes pratiques (projets ou instances de coopération) mis en place afin de surmonter ces blocages.

...et méthodologie

Pour la première partie de ce travail, qui représente un état des lieux du secteur des transports et de la mobilité, des ressources scientifiques et bibliographiques ont été consultées afin de comprendre les enjeux et les impacts du secteur des transports sur l'environnement alpin et ses habitant-e-s.

La partie analytique s'appuie également sur une analyse de ressources et de documents, ainsi que sur des entretiens réalisés dans le cadre de mon stage avec des experts de la mobilité et des enjeux transfrontaliers, ainsi qu'avec des acteurs des territoires directement concernés par le transport transfrontalier en tant que territoires de frontière.

Les impacts du secteur des transports

Sur les Alpes



Le secteur des transports constitue l'une des principales sources d'émissions de gaz à effet serre (GES) en Europe. En France, les transports sont responsables de près **de 31% des émissions nationales de GES** (source : Notre Environnement).

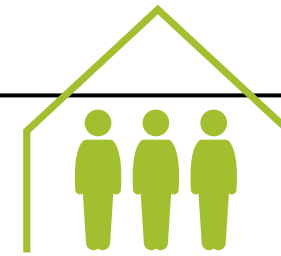
En particulier, les voitures individuelles sont à l'origine de plus de la moitié (51 %) des émissions du secteur des transports.

Les Alpes sont particulièrement sensibles et exposées à ces émissions qui influencent directement le changement climatique.

Dans les Alpes, considérées comme des "sentinelles du climat", les températures ont augmenté **de +2°C** contre +1,4°C en France métropolitaine.

Cette hausse des températures entraîne **une série de conséquences** déjà connues sur les paysages alpins : fonte des glaciers, changement du régime des précipitations, glissements des terrains...

Sur ses habitant-e-s



Environ **14 millions de personnes** vivent dans les Alpes, qui s'étendent sur huit États et plus de 5 700 municipalités. Outre les impacts environnementaux et climatiques, le secteur des transports influence directement **la santé** et **la qualité de vie** des habitants de la région alpine.

Selon Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, l'observatoire de la qualité de l'air pour la région homonyme, le secteur du transport est responsable de 64% des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et de 14% des émissions de particules fines PM10 et 13% des émissions de PM2,5. Des hautes concentrations de ces polluants peuvent entraîner des **impacts sur la santé humaine**, notamment des problèmes respiratoires, des toux et des allergies, ainsi que des troubles de la fonction cardiovasculaire.

Focus sur les territoires des Alpes franco-italiennes

L'espace ALCOTRA

L'analyse sur la coopération transfrontalière se concentre sur une section spécifique de l'arc alpin : les Alpes occidentales et les territoires situés sur les 515 kilomètres de frontière terrestre entre la France et l'Italie. Cette région correspond à **l'espace ALCOTRA** (Alpes Latines COopération TRAnsfrontalière), une zone de coopération transfrontalière européenne, objet du programme ALCOTRA qui finance les projets transfrontaliers afin de **faire face aux défis communs de ces territoires**.

Le focus sur cette zone des Alpes est déterminé par deux raisons principales :

- Ces régions sont destinées à vivre des augmentations importantes des températures d'ici 2100 : jusqu'à +3,7°C.
- Selon une étude réalisée par la DG REGIO, cette frontière est perçue comme peu perméable et l'accessibilité reste un obstacle majeur.



Les territoires de l'espace ALCOTRA

Cadre politique et législatif euroalpin des transports

Au vu des impacts significatifs du secteur des transports sur l'environnement alpin, un cadre institutionnel, politique et législatif spécifique a été mis en place pour la région alpine.



Convention Alpine

La Convention sur la protection des Alpes, dite Convention Alpine, représente le **principal instrument juridique** en vigueur dans la région alpine. Adoptée en 1991 à Salzbourg par les huit pays de l'arc alpin et par l'Union Européenne, la Convention Alpine constitue le premier instrument juridique qui définit l'arc alpin comme **une entité géographique** à part entière et en **délimite le périmètre**.

À la Convention cadre de la Convention Alpine s'ajoutent notamment 8 protocoles thématiques. Le **protocole "Transports"**, précise les objectifs et les orientations opérationnelles et stratégiques du secteur des transports.

L'article 1 du protocole fixe, entre autres, les objectifs suivants pour les parties contractantes :

- Mener une politique de transport durable qui vise à réduire les nuisances et les risques des transports pour les hommes, la faune et la flore...

- Contribuer à réduire et éviter les effets susceptibles de mettre en danger le rôle et la biodiversité de l'espace alpin.

Enfin, le **groupe de travail "Transports"** se réunit régulièrement pour garantir la correcte application du protocole et pour assurer la coopération entre les pays alpins.

Pour en savoir plus sur la Convention Alpine :

- [Protocole "Transports"](#)
- [Convention Alpine](#)

Cadre politique et législatif euroalpin des transports

SUERA



Depuis 2016, l'Union européenne a lancé sa stratégie de coopération macro-régionale : la SUERA, acronyme qui signifie "**Stratégie de l'Union Européenne pour la région alpine**".

La SUERA rassemble 48 régions dans les 7 pays européens qui comptent les Alpes sur leur territoire. Le travail de la SUERA s'articule à travers 9 groupes d'action (AG) qui traitent différentes thématiques et sujets en définissant les stratégies politiques.

L'AG4 travaille sur les transports et la mobilité et son activité s'articule à travers des plans biennaux de travail, dits "work plans". L'actuel plan de travail de l'AG4, couvrant la période de 2023 à 2025, définit des objectifs communs autour du secteur des transports pour les territoires de la SUERA.

Pour ce qui concerne le transport de passagers, l'AG4 s'est fixé comme objectif d'atteindre « un transport de passagers intelligent et durable (mobilité locale, régionale et transfrontalière) ».

Interreg ALCOTRA



Interreg ALCOTRA est un programme de financement de l'Union européenne qui soutient la coopération transfrontalière et régionale entre la France et l'Italie.

L'objectif du programme est de répondre à des défis communs, tels que les défis environnementaux des territoires franco-italiens à travers le soutien financier à divers projets.

Dans la stratégie du programme ALCOTRA 2021-2027, le secteur du transport est un enjeu clé et le développement de la mobilité durable est l'un des objectifs principaux.

Ainsi, différents projets liés au secteur des transports et de la mobilité et à sa gouvernance ont été financés pour la période actuelle.

Traité du Quirinal

Le 26 novembre 2021, le traité entre la République française et la République italienne pour une coopération bilatérale renforcée dit « Traité du Quirinal » a été signé. Ce traité, qui vise à renforcer la coopération entre les deux pays, favorise un engagement commun en faveur du développement durable, de la défense du climat et de la biodiversité.

Les obstacles à la coopération transfrontalière

1

Obstacles géomorphologiques :

Les Alpes constituent un obstacle naturel majeur entre la France et l'Italie. Leur relief et leur climat compliquent l'intégration spatiale et le développement des transports transfrontaliers. Cependant, elles servent aussi de corridor reliant différents pays alpins.

2

Propension à coopérer

Le développement du secteur des transports et de la mobilité dépend également de la volonté des acteurs concernés de coopérer. Cette volonté ou propension à coopérer varie selon les **différentes priorités politiques** qui peuvent influencer ou non les initiatives transfrontalières en matière de transports. Les acteurs politiques peuvent avoir, à plusieurs niveaux (local, départemental, régional...), des priorités différentes de celles du pays et des régions voisins et, par conséquent, accorder une plus grande priorité ou pas aux questions transfrontalières.

C'est pourquoi on parle parfois d'une sorte de manque de « **réflexe transfrontalier** » : les deux pays ont rarement tendance à privilégier une programmation conjointe ; ils présentent plutôt leurs propres idées de projets et initiatives.

3

Obstacles économiques

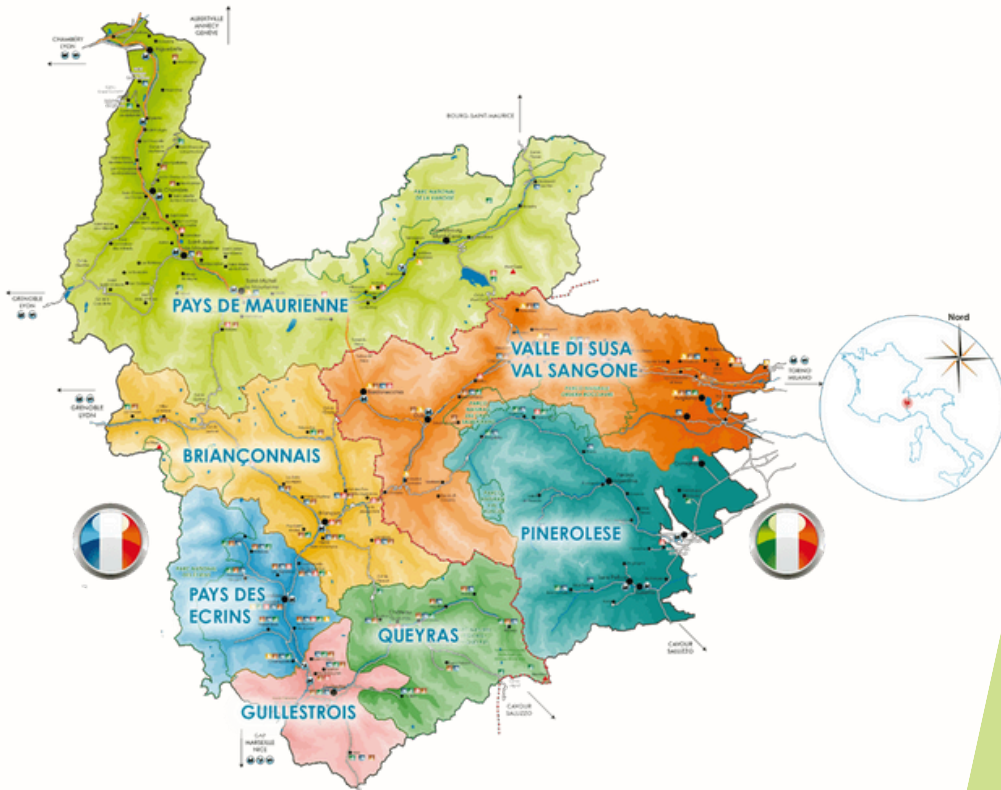
Les transports sont aussi limités par un manque de financements publics pour les projets transfrontaliers. Même si les programmes européens, comme Interreg ALCOTRA, ont comme objectif le soutien financier de ces projets, leur pérennité sur le long terme n'est pas toujours garantie.

4

Obstacles fonctionnels

Selon une étude de la Commission européenne en 2020 sur les CBPT (Cross-border Public Transports), **61 % des obstacles sont juridiques ou administratifs**. Les raisons de l'existence de ces obstacles sont liées à une grande variété de causes conduisant à des problèmes et des difficultés pour le CBPT. Dans la plupart des cas, le manque de coordination des services de transports publics régionaux/locaux existants, le manque d'harmonisation des tarifs et des systèmes de billetterie ou le manque de volonté de la part des acteurs nationaux de coopérer (par exemple, les administrations, les compagnies ferroviaires nationales, etc.) sont les principales causes des problèmes. Ces soucis de coordination de nature administrative entraînent par conséquent, des obstacles techniques, notamment liés à l'alimentation électrique, à la formation du personnel et à la sécurité.

Initiatives de coopération : la Conférence des Hautes Vallées (CHAV)



Les territoires de la CHAV :

- 7 Communautés de communes françaises
- 6 Unioni Montane italiennes
- la Ville italienne de Pinerolo

Malgré ces obstacles, différentes instances et bons exemples de coopération ont été développés dans les territoires transfrontaliers franco-italiens, notamment la Conférence des Hautes Vallées.

Les **Hautes Vallées** sont un territoire transfrontalier entre la France et l'Italie qui rassemble 14 membres (voir image à gauche) qui coopèrent depuis **1990**.

La coopération transfrontalière qui se concrétise en 2000 avec la signature d'un **protocole de coopération** qui donne naissance à la Conférence transfrontalière des Hautes Vallées, assemblée unique des référents politiques et techniques des territoires franco-italiens membres.

Aujourd'hui la Conférence des Hautes Vallées représente une instance de coopération réussie. Elle a pu s'adapter aux différents changements politiques et juridiques et elle bénéficie de différents financements du programme Interreg ALCOTRA qui promeut une meilleure coopération dans ces territoires, aussi en matière de transport et mobilité.

Elle représente donc un réseau de territoires transfrontaliers qui dialoguent et travaillent ensemble, portent des projets communs, maintiennent les contacts transfrontaliers mais aussi font du plaidoyer politique afin de créer une meilleure gouvernance dans ces territoires transfrontaliers.

la coopération se poursuit avec le [PITer Hautes Vallées 2030](#)

PITer Hautes Vallées 2030 : un bassin de vie montagnard transfrontalier

Depuis 2007, les territoires des Hautes Vallées se sont consolidés grâce à l'élaboration de leur premier **PITer (Plans Intégrés Territoriaux)**, par lequel les territoires transfrontaliers concernés développent une stratégie avec des objectifs communs à travers l'élaboration de projets thématiques individuels.

En 2024, la troisième génération de PITer, financée par le programme Interreg ALCOTRA, appelée **Hautes Vallées 2030**, a été lancée.

Dans le cadre du PITer Hautes Vallées 2030, quatre projets thématiques ont été développés en se concentrant sur les secteurs clés de ces territoires, notamment la mobilité avec le projet "**Se déplacer**".

Ce projet vise à améliorer la qualité de vie des habitants et habitantes de ces territoires transfrontaliers, en :

- **renforçant la gouvernance locale**, notamment à travers la création d'une commission thématique sur la mobilité et les transports au sein de la Conférence des Hautes Vallées;
- **réduisant le trafic routier** à travers une nouvelle navette transfrontalière entre Suse et Lanslebourg-Mont-Cenis;
- **développant le réseau local de covoiturage** à l'échelle transfrontalière.



Interreg



Cofinancé par
l'Union Européenne
Cofinanziato
dall'Unione Europea

France – Italia ALCOTRA

Interreg ALCOTRA - ALCOTRAITE

Interreg



Cofinancé par
l'Union Européenne
Cofinanziato
dall'Unione Europea

France – Italia ALCOTRA

Un autre exemple intéressant de projet se concentrant sur la coopération transfrontalière est le projet Interreg ALCOTRA ALCOTRAITE. Lancé en 2023, le projet travaille sur la thématique “**meilleure gouvernance de la coopération**”, un nouvel objectif spécifique de la programmation **Interreg ALCOTRA 2021-2027**, sujet clé pour les territoires transfrontaliers franco-italiens.

Le projet aborde des thématiques identifiées dans le **Traité du Quirinal signé en 2021**, tels que la biodiversité, la santé et les transports, afin de comprendre et identifier les obstacles à la coopération entre les territoires transfrontaliers.

Les points forts du projet :

- **une approche multi-niveaux** avec l'implication des cinq régions transfrontalières (Val d'Aoste, Ligurie, Piémont, Auvergne-Rhône-Alpes et SUD Provence-Alpes-Côte d'Azur), accompagnées par la MOT (Mission Opérationnelle Transfrontalière);
- **diagnostic initial des obstacles** à la coopération transfrontalière (en matière de transport aussi)
- approche **bottom-up**, à travers une consultation publique visant à identifier les problèmes spécifiques rencontrés par les acteurs et les habitants des régions frontalières.
- **inclusion des acteurs experts en mobilité**
- **optique de capitalisation**, un deuxième projet ALCOTRAITE a été lancé avec l'objectif d'améliorer la gouvernance transfrontalière plus précisément en matière de transport.

et la CIPRA ?

Depuis des années la CIPRA dans son ensemble et CIPRA France travaillent sur la thématique des transports et de la mobilité. C'est un sujet clé pour le développement durable de la région alpine.

➤ **Papier de position - Transport et mobilité dans les Alpes**

En 2024, les différentes CIPRA ont travaillé sur une position commune sur les transports et la mobilité dans la région alpine. Ce document fixe des objectifs primordiaux pour une mobilité durable dans les Alpes.

À lire : [La synthèse en français est disponible ici](#)

➤ **Rencontres alpines des Mobilités locales**

En septembre 2024, CIPRA France a co-organisé un événement dédié aux mobilités par et pour les territoires de montagne pour collectivement faire monter en compétence les élus, les agents et tous les acteurs de la montagne sur la transition des mobilités.

À lire : [Les actes des rencontres sont disponibles ici](#)

➤ **Projets sur la mobilité**

CIPRA France a notamment travaillé sur le projet Erasmus+ DINAMO.

Les objectifs ? Comprendre et intégrer différentes approches culturelles dans la gestion des transports en zone rurale et de montagne ; capitaliser ces connaissances et développer des solutions en encourageant la coopération entre différents acteurs et en stimulant les processus créatifs dans le cadre d'échanges internationaux.

Dans le cadre du projet, un livre blanc sur les bonnes pratiques de transport et mobilité durable a été réalisé.

➤ **À lire :** Livre blanc ["Mobility solutions in local areas across Europe"](#)

Conclusion et perspectives futures

- Les transports constituent un problème pour les territoires alpins, notamment pour leurs écosystèmes et leurs habitants, et entraînent une série de conséquences.
- Pour surmonter ces obstacles, il est essentiel de mutualiser les connaissances, d'observer et de capitaliser sur les bonnes pratiques et les exemples positifs dans le secteur des transports.
- Pour surmonter les obstacles économiques, il est également essentiel de réfléchir au rôle que peuvent jouer les grands événements sportifs, notamment les Jeux olympiques et paralympiques de 2030 : peuvent-ils représenter l'occasion de construire un secteur des transports locaux et transfrontaliers plus durable ?

[Pour lire le rapport complet](#)



CIPRA

VIVRE DANS LES ALPES

pour en savoir plus sur CIPRA France et nous
contacter :

 sur cipra.org

 sur LinkedIn

 france@cipra.org

CIPRA France
5 Place Bir Hakeim
38000 Grenoble