ISSN 1016-9954

CIPRA info

N° 63 · décembre 2001 · version française

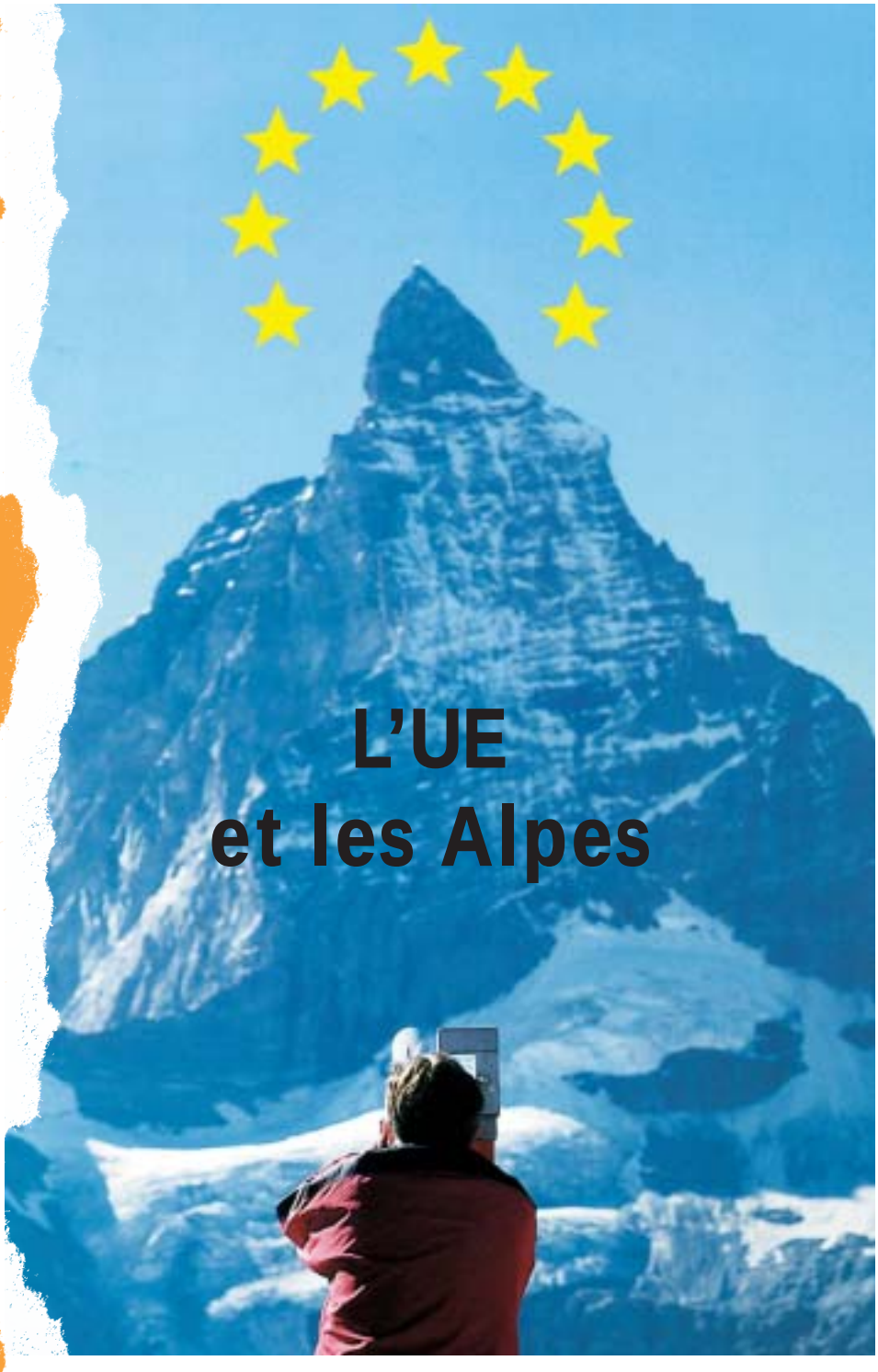
Commission Internationale pour la Protection des Alpes

Internationale Alpenschutz-kommission

Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi

Mednarodna komisija za varstvo Alp

Allemagne
Autriche
France
Italie
Liechtenstein
Slovénie
Suisse



L'UE et les Alpes

www.cipra.org

Si l'UE ne vient pas à la montagne...

Chère lectrice, cher lecteur

Géographiquement, les Alpes s'étendent au cœur de l'Europe. Mais sur le plan des décisions politiques et économiques, elles n'ont très souvent qu'une position périphérique: les décisions importantes sont prises en dehors de l'espace alpin, dans les grandes villes, et plus particulièrement à Bruxelles ou à Strasbourg.

Comme on le sait, les Alpes sont un système d'alarme écologique anticipée, où l'on peut observer plus rapidement et sous une forme plus grave qu'en plaine les conséquences d'options économiques malencontreuses, comme dans le domaine des transports par exemple. En suivant attentivement l'évolution de l'espace alpin, on peut en tirer les conséquences suffisamment tôt.

Avec la Convention alpine, signée il y a exactement dix ans et entrée en vigueur en 1995, les huit Etats alpins et l'Union européenne ont créé un traité d'avenir. Bien que la CIPRA, en observatrice critique, émette très souvent des réserves par rapport à différentes formulations de la Convention alpine, force est pourtant de constater que cette Convention constitue jusqu'ici le plus exigeant concept de développement durable pour une grande région. Elle représente également un concept séduisant de collaboration à l'intérieur d'une région. Avec la Convention alpine, l'Europe des régions cesse d'être une formule creuse et se concrétise peu à peu.

Compte tenu de l'importance de la Convention alpine dans le contexte européen, le peu d'engagement de l'Union européenne peut surprendre. Margot Wallström, membre de la Commission européenne pour l'environnement, a répondu à la CIPRA, qui lui en faisait le reproche, que l'UE considérait la Convention alpine comme très importante et utile, mais n'était malheureusement pas en mesure de se faire représenter aux réunions. Pour la CIPRA, ce n'est pas une question de personnel, mais une question de priorités et ces priorités sont manifestement mal définies.

Que pouvons-nous, que devons-nous faire? Nous ne pouvons pas attendre que l'Union européenne édicte une politique pour les Alpes. Nous devons au contraire réunir nos forces dans l'espace alpin et nous faire entendre au sein de l'Europe, devenir tous acteurs de notre avenir – citoyens et citoyennes, parlementaires et personnes actives au sein d'initiatives populaires. Pour le dire autrement, en paraphrasant une formule célèbre: si l'UE ne vient pas à la montagne, c'est la montagne qui ira à l'UE.

Andreas Weissen,
président de CIPRA-International

Editorial

Page de couverture:
© Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., München

SOMMAIRE

Conférence annuelle de la CIPRA

4 La politique régionale européenne

5 La politique agricole européenne

Réseaux alpins

6 Réunion du réseau de communes au Liechtenstein

«Commune de l'avenir»

7 Indicateurs de durabilité – une perspective prometteuse

Convention alpine

8 «Population et culture»: un protocole charnière

Publications

9 Villes alpines – entre métropolisation et nouvelle indépendance

Calendrier sur les montagnes d'Asie centrale

Livre blanc/ liste noire

10 «L'école et mon village» – un projet de la commune de Budoia

Etude pour un nouveau domaine skiable

Brèves

11 INTERREG III – une collaboration internationale

Préserver les régions écologiquement sensibles des OGM

12 Livre blanc de l'UE sur les transports: Découplage et efficience, mais pour quand?

13 Tunnels routiers alpins: L'Europe est malade de ses transports

Compagnie des Alpes: Un monopole se profile à l'horizon

14 Changement au sein du comité directeur de la CIPRA

SOS! Scooters des neiges dans le Val Maira

15 La sixième «Ville alpine»

16 Le prix Binding 2001 à la CIPRA

Des représentants du monde politique, scientifique, associatif ainsi que de l'UE ont confronté leurs visions et leurs avis lors de la Conférence annuelle de la CIPRA à Chambéry sur «L'UE et les Alpes». Une synthèse de la journée et des débats vous est proposée ci-dessous. Les deux grands volets abordés concernaient la politique régionale et la politique agricole, ceux-ci mobilisant à eux seuls plus de 70% du budget de l'UE. Les interventions et les discussions seront publiées début 2002 dans les Actes de la conférence.

La politique régionale européenne

Lors de la conférence annuelle de la CIPRA à Chambéry, la diversité socioéconomique et culturelle a été traitée par les intervenants comme un obstacle à une politique alpine cohérente de la part de l'UE. Cette réalité, qui sur le fond fait la richesse des Alpes et fait de cet espace un laboratoire pour une Europe durable, pose le problème de l'organisation et de la mise en place d'une subsidiarité efficace dans l'Union. La restructuration actuelle de la politique régionale européenne ne donne pas encore de réponses à la redistribution des pouvoirs entre les niveaux politiques.

réd. Le processus de révision de la politique régionale de l'UE est en cours. L'approche territoriale va succéder à une approche sectorielle. L'intervention sectorielle répondait à des intérêts de corporations. Cette politique de l'espace ne tenait pas compte de l'interdépendances des politiques sectorielles. Or la résolution des problèmes rencontrés dans chacun des secteurs ne peut aboutir qu'au travers d'une gestion intersectorielle. C'est cette politique de coordination des pouvoirs qui constitue la nouvelle politique dite territoriale. La transformation politique actuelle tente ainsi de repenser l'articulation des différentes échelles de pouvoirs, leurs compétences décisionnelles et financières. Cependant cette transition est rendue difficile par l'influence des lobbies issus de la politique sectorielle, qui pèsent encore lourdement sur l'UE et sur les Etats.

©CIPRA-International

Le centre des congrès «Le Manège» de Chambéry, lieu de discussions sur l'UE et les Alpes.

L'UE, une «valeur ajoutée» pour les Alpes?

La «valeur ajoutée» de l'Europe pourrait être optimisée par l'organisation et la coordination d'une nouvelle politique territoriale en développant une vision plus globale de l'espace alpin. Dans ce cas de figure, l'UE proposerait un cadre d'action avec des priorités communautaires telles que le respect de l'environnement ou le transport multimodal et les soutiendrait financièrement. Cependant les régions choisiraient leurs priorités d'action et les mesures requises. En effet, les acteurs locaux sont plus proches de la réalité du terrain. Leur implication plus étroite augmente les chances de succès des politiques européennes. Pour ce faire, quelques conditions doivent être remplies. D'une part, il faut que l'UE engage de réels budgets, notamment en matière de transport. Celui-ci correspond actuellement au budget des aides à la culture du tabac! D'autre part, l'UE doit s'engager dans de réelles procédures de développement durable. Pour montrer que ce n'est pas le cas, il suffit d'évoquer la pression exercée sur les autorités helvétiques pour qu'elles autorisent le passage à travers la Suisse des camions de 40 t au lieu de 28 t. Enfin, il faut que les Etats alpins se mettent à l'unisson pour défendre leurs intérêts et se retrouvent derrière un vrai projet de développement, à l'aide de la Convention alpine.

Coordination et cohérence: un long chemin

L'avenir de cette politique territoriale ambitieuse reste incertain. Si les Alpes font figure de laboratoire du développement durable en Europe, il y a encore un grand travail de cohérence à accomplir au niveau des Etats comme au niveau de l'UE.

Le programme Interreg III, qui possède un volet «Régions alpines», donnait une bonne occasion pour exercer ce qui a été évoqué ci-dessus. Les retards et les incertitudes qui durent depuis deux ans sont une illustration malheureuse du manque de coordination entre les Etats alpins et de l'incapacité de l'UE à gérer plus efficacement ce programme qui, sur le fond, constitue une chance pour l'espace alpin.

Les discours d'ouverture de la conférence de la CIPRA de cette année ont été notamment prononcés par le président de CIPRA-International, Andreas Weissen,...

©CIPRA-International

La politique agricole européenne

Avec 48 milliards d'Euro pour 2001, le secteur agricole constitue le volet le plus important du budget de l'UE. La philosophie de la politique agricole de l'UE trouve son essence dans la concurrence qui l'oppose à l'Amérique du Nord. Elle est donc dictée par des considérations de stratégie commerciale mondiale, et non par des impératifs socioéconomiques et écologiques européens. Si l'on part de ce constat, il n'est pas surprenant que l'agriculture de montagne, et celle des régions alpines en particulier, se trouve confrontée à des difficultés insurmontables.

réd. Face à l'internationalisation des marchés et de l'économie, l'agriculture de montagne est en perte de compétitivité. La régression de sa valeur marchande a engendré la baisse des revenus, donc la déprise sociale, ce qui entretient le dépeuplement des régions périphériques à l'intérieur des Alpes. Les difficultés rencontrées par l'agriculture se répercutent sur la vitalité socioéconomique de ces régions et sur leur biodiversité.

L'agriculture, à la croisée de différents secteurs

L'issue de la crise pourrait là encore s'entrevoir au travers d'une politique territoriale de concertation entre les pouvoirs publics et privés. Le secteur touristique par exemple est un précieux allié du secteur agricole. En effet l'agriculture doit miser sur la qualité de ses produits recherchée par les consommateurs, dont les touristes, et doit pour cela miser sur son identité régionale. L'achat d'un produit constituerait alors un soutient au territoire dont il est issu. Or, l'atout des Alpes est sa forte diversité. Afin d'exploiter ces potentialités, une expertise des ressources locales doit être établie, sans oublier de mesurer les attentes sociales propres à chaque région géographique. Une approche de type territorial est nécessaire. Afin d'optimiser les instruments de l'UE et en vue d'améliorer leur impact sur l'environnement dans le domaine agricole, il faut se donner des outils d'évaluation. Une première démarche dans ce sens est donnée par le programme SUSTALP.

L'agriculture intensive constitue un danger pour la diversité agricole alpine. Les nouvelles politiques doivent tendre vers une agriculture multifonctionnelle qui trouve un appui dans les procédures de labellisation ou d'appellations d'origine contrôlée intégrant les aspects écologiques. Les exigences contenues dans les cahiers des charges et le contrôle de leur mise en oeuvre sont primordiaux pour atteindre une qualité irréprochable et une crédibilité auprès des consommateurs. La crise de confiance actuelle des consommateurs face aux produits issus de l'agriculture «industrielle» est un bon tremplin pour une «autre» agriculture.

Un autre secteur partenaire du secteur agricole est la gestion des paysages, en tant que résultats de l'activité agricole extensive et éléments centraux des identités régionales.

La politique agricole de l'UE et la diversité alpine

L'Union européenne est accusée de n'avoir pas encore intégré ces nouvelles politiques territoriales. La stratégie d'action doit être globale et transnationale mais localement adaptée. L'UE fait encore preuve d'une politique ne prenant pas en compte l'hétérogénéité locale et régionale. Dans le domaine agricole, l'UE se trouve à nouveau face à ses contradictions en terme de politique. Il s'agit notamment du cas des produits au lait cru que l'Union bannit. Or, cela signerait l'arrêt de mort de nombreuses spécialités de montagne, avec des implications sur d'autres domaines, comme par exemple une perte d'attractivité touristique, un impact négatif sur les structures paysagères exploitées par une agriculture extensive et sur la biodiversité.

©CIPRA-International

...et par le maire de Chambéry, Louis Besson.

©CIPRA-International

... par le président de CIPRA-France, René Sournia,...

Réunion du réseau de communes au Liechtenstein

© CIPRA-International

Rainer Siegele, président réélu du réseau de communes.

réd. La réunion annuelle du réseau de communes «Alliance dans les Alpes» les 12 et 13 octobre 2001 à Schaan, au Liechtenstein, était consacrée cette année à un thème urbanistique et s'intitulait «Transports – territoire – aménagement». Après les souhaits de bienvenue présentés par le président du réseau de communes, Rainer Siegele, par le maire de Schaan, Hansjakob Falk, et par la ministre des transports du Liechtenstein, Rita Kieber-Beck, la manifestation a débuté par un exposé introductif sur les problèmes rencontrés par les communes alpines dans le domaine des transports et sur les possibilités de les résoudre par l'aménagement du territoire. Celui-ci revêt une importance particulière dans l'Arc alpin. Le manque d'espace disponible, les dangers naturels et la sensibilité écologique de l'espace alpin, la surexploitation de l'espace rural, le tourisme et ses nuisances, mais aussi le dépeuplement partiel des Alpes faute de conditions suffisantes pour assurer la survie de ses habitant-e-s: toutes ces conditions requièrent des stratégies de développement réfléchies dans cet espace de vie sensible et menacé. L'aménagement du territoire et du trafic constituent les éléments essentiels d'un développement durable. Les multiples possibilités novatrices d'aménager le territoire et de planifier les transports doivent être mises en œuvre par une politique coordonnée et responsable, si nous voulons nous assurer des opportunités de développement à long terme et préserver notre qualité de vie.

Un représentant de la commune de Schaan a présenté un inventaire de la situation de cette commune accueillant un nombre important de pendulaires journaliers et a analysé la gestion des problèmes posés par le trafic. Enfin, l'auditoire a découvert une solution régionale aux problèmes de trafic: l'horaire cadencé instauré au Liechtenstein (le «Liechtenstein-Takt»). Au cours d'un débat public sur les «Possibilités des communes du réseau: actions isolées ou stratégies collectives?», des représentant-e-s de tous les pays alpins ont fait part de leurs propres expériences et ont discuté des solutions possibles.

«Commune de l'avenir»

© CIPRA-International

Le premier prix du concours «Commune de l'avenir» a été attribué à la commune de Schleching et a été remis à son maire, M. Irlacher.

réd. Un jury composé de sept représentant-e-s des pays alpins, a évalué les projets soumis au concours «Commune de l'avenir» lancé par le réseau de communes «Alliance dans les Alpes». Leur décision est tombée: le premier prix doté de 4000 € et le titre de «Commune de l'avenir» ont été décernés à la commune de Schleching. Les deux autres prix reviennent aux communes de Cimego et de Mittenwald. Les prix ont été attribués dans le cadre de l'assemblée du réseau de communes.

Les projets présentés s'efforçaient de donner une forme concrète aux principes de développement durable de la Convention alpine. On a tenu compte de quatre critères principaux pour leur appréciation: les projets devaient faire partie d'un concept communal durable et global en intégrant les aspects écologiques, économiques et sociaux. La créativité et l'innovation ainsi que la faculté de servir de modèle à d'autres communes constituaient deux autres critères. Enfin, on a aussi considéré la façon dont le projet avait été réalisé: présence d'un dialogue au niveau communal, réalisation d'un contrôle efficace des résultats et effet à long terme.

Ces quatre catégories étaient évaluées par l'octroi de points, de 0 (ne correspond pas) à 3 (très bien). Le système d'évaluation s'est avéré efficace et le jury s'est montré pratiquement unanime dans ses appréciations.

Les dix projets présentés ont témoigné du foisonnement d'idées et de l'engagement des communes. Cependant, le total de 65 points sur 84 obtenu par le gagnant montre aussi que ce processus n'en est encore qu'à ses débuts.

Le concours sera à nouveau organisé en 2002. Pour de plus amples informations, s'adresser au réseau de communes (siegele@maeder.at) ou à la CIPRA (cipra@cipra.org).

Indicateurs de durabilité – une perspective prometteuse

Le président du jury du concours «Commune de l'avenir» a proposé, lors de l'attribution des prix, que soit effectué un contrôle de qualité du travail fourni par les communes du réseau. Un réseau privilégiant le développement durable comme le réseau de communes, doit être et rester un processus dynamique.

réd. Comment rendre mesurable et contrôlable la durabilité à laquelle se sont engagées les communes membres? La situation effective importe moins que le processus engagé: après quelque temps, on doit pouvoir établir clairement si les communes ont atteint leurs objectifs de développement et, si oui, de quelle manière, pour pouvoir dire que le processus a réussi.

Il s'agit donc d'instaurer une sorte de bilan de durabilité dans les communes de l'Alliance. Sur la base d'indicateurs, il est possible de se représenter les réussites et les échecs à moindres frais. De plus, les progrès accomplis dans les domaines d'activité les plus divers peuvent aussi être comparés à l'échelle suprarégionale ou internationale. On peut ainsi se les représenter plus facilement et mieux les faire comprendre au public. Le jury du concours «Commune de l'avenir», qui est aussi le conseil du réseau «Alliance dans les Alpes», aurait à l'avenir la tâche d'examiner ces indicateurs et de répondre ainsi d'une réalisation sérieuse de ce «contrôle de qualité».

Transparence de l'efficience énergétique

La comptabilité énergétique, déjà pratiquée dans plusieurs communes du réseau, constitue un exemple positif de bilan de durabilité dans le domaine de l'énergie. Elle offre aux communes un instrument précieux pour contrôler et estimer la consommation d'énergie des bâtiments et des installations ainsi que l'efficacité des mesures d'économie d'énergie. Elle fournit des données importantes pour choisir et concevoir des mesures d'amélioration et constitue ainsi une base pour déterminer les possibilités de réduire les coûts et la consommation d'énergie. S'intéresser de près à sa propre consommation et aux coûts à assumer permet une meilleure conscience de sa gestion de l'énergie. Cette comptabilité énergétique peut aussi être étendue à des régions entières. Dans le Waldviertel autrichien, par exemple, les données relatives à la consommation d'énergie et aux coûts sont relevées et interprétées chaque mois dans l'ensemble des communes de la région. Le but est de pouvoir effectuer une comparaison des données à l'échelle régionale, qui fait apparaître les anomalies et les inconvénients éventuels des installations ou une consommation déraisonnable, en vue d'adopter une gestion plus durable.

Le «Programme national e5 pour l'efficience énergétique des communes», encadré par l'Energieinstitut du Vorarlberg, constitue un exemple de certification énergétique. Les communes reçoivent de 1 à 5 «e» selon leur degré d'efficience énergétique. Il serait judicieux de créer une certification uniforme dans toute l'Europe pour les villes et les communes particulièrement engagées dans la politique énergétique.

Evaluation du trafic

En ce qui concerne le trafic et les transports, on peut aussi recourir à un grand nombre d'indicateurs comme la consommation d'énergie au kilomètre, les émissions produites par personne, le bruit, la consommation d'énergie par personne, la surface utilisée par personne, la division du territoire à l'intérieur de la commune, l'accessibilité, la sécurité du trafic, le pourcentage de pistes cyclables par rapport à la totalité des voies de communication. Les surfaces utilisées pour les transports indiquent par exemple si la commune compte trop de surfaces pour les routes, places de parc, etc. par rapport au nombre d'habitants.

Tout comme on demandait aux projets du concours «Commune de l'avenir» d'intégrer les aspects écologiques, économiques et sociaux, il importe aussi que ces indicateurs prennent en compte, outre la dimension écologique, les dimensions économique et sociale.

L'assemblée annuelle des membres du réseau de communes s'est tenue à Schaan – non loin de l'église.

© Jürgen Deuble

«Population et culture»: un protocole charnière

Lors de l'élaboration de la Convention alpine, la question concernant la population et la culture a constitué un thème central de la réflexion. Le bon sens ne permettait pas d'aborder la protection et le développement des Alpes sans prendre en compte les gens qui y vivent. Ce thème se trouve à la première place de ceux traités par la Convention cadre à l'article 2, al. 2. Aujourd'hui, les discussions vont bon train pour savoir quand et comment le protocole «Population et culture» sera rédigé.

© Christine Rehrl

Autres pays, autres mœurs ou la verticalité sous toutes ses formes...

réd. La Convention cadre se veut la poutre faîtière de la Convention alpine. Son contenu se répartit entre des considérations formelles et des principes de fond. L'article 2 donne les orientations de base dans les différents domaines d'activité. Le premier thème abordé est celui de la population et la culture, pour lequel les parties prennent des mesure appropriées «en vue d'assurer le respect, le maintien et la promotion de l'identité culturelle et sociale de la population qui y habite, et la garantie de ses ressources fondamentales, notamment de l'habitat et du développement économique respectant l'environnement ainsi que l'encouragement de la compréhension mutuelle et des relations de collaboration entre la population des Alpes et des régions extra-alpines».

L'implication des acteurs régionaux

A ses débuts, le processus d'élaboration de la Convention alpine est un exemple classique «top down». A la fin des années 80, les Etats se sont retrouvés derrière une vieille idée qu'ils ont estimé bonne et se sont lancés dans la rédaction du texte de la Convention cadre. Ce n'est qu'à partir de 1994 que, suivant les Etats, les acteurs régionaux et locaux vont être impliqués dans la rédaction des protocoles. Il est aujourd'hui désuet et ringard de continuer à critiquer les faiblesses de cette première phase. Lorsqu'on lit sans préjugé la Convention cadre, on y voit un texte moderne et actuel, précurseur de l'Agenda 21 de Rio, intégrant les aspects socio-économiques, culturels et environnementaux. Le protocole «Population et culture » est une occasion de continuer à construire de façon participative cet édifice qu'est la Convention. Sur le fond, elle constitue une chance fantastique pour les Alpes dans l'Europe des régions.

La plus-value «Convention alpine»

Par la Convention, les Etats alpins et l'UE se sont dotés d'un instrument d'avenir pour le développement durable de l'espace alpin. L'approche intégrée des problématiques, le choix de mettre à disposition de tous les Etats alpins une orientation commune dans une approche territoriale représentent une chance qu'il faut enfin saisir. Comme tous les contrats de ce genre, la Convention a ses faiblesses. Mais elle possède la qualité, en plus d'exister et d'être ratifiée, de donner un cadre équilibré à une approche intégrant les aspects socio-économiques et écologiques. Elle n'est pas révolutionnaire sur de nombreux points, mais dans son ensemble, elle constitue un instrument valable pour autant qu'on l'utilise. Il est urgent de cesser les critiques destructives sur les aspects formels. La Convention alpine est un instrument unique de développement durable en Europe.

Du processus viendra le contenu

Aujourd'hui, il est essentiel de réfléchir sur le processus qui mènera à la rédaction du protocole «Population et culture». Celui-ci doit être participatif, doit intégrer les acteurs régionaux et locaux, et doit prendre en compte la diversité des cultures, traditionnelles et nouvelles. La Convention alpine est destinée à tous les habitants des Alpes, qu'ils y vivent depuis une année ou depuis 10 générations. La démarche menant à l'élaboration du protocole «Population et culture» doit être le laboratoire de cette diversité. Un processus qui donnerait une prédominance à l'une ou l'autre des grands espaces culturels alpins créerait un problème insurmontable pour les autres espaces culturels. Ceux-ci ne pourraient s'identifier au protocole «Population et culture», et donc à la Convention alpine en général.

La Conférence des ministres d'octobre 2000 à Lucerne (6e Conférence alpine) a décidé de former un groupe de travail chargé de réunir une documentation sur le thème «Population et culture». La CIPRA demande que le mandat soit élargi et que les travaux pour la rédaction du protocole «Population et culture» soient lancés. Ce groupe de travail présidé par l'Italie ne s'est encore jamais réuni.

Villes alpines – entre métropolisation et nouvelle indépendance

réd. Jusqu'ici, les villes n'ont guère joué de rôle dans la perception des Alpes par le public, et elles ne sont devenues un sujet de recherche que ces dernières années. La Convention alpine ne comprend pas non plus de protocole qui leur soit spécifiquement consacré. Les processus d'urbanisation dans les Alpes sont cependant particulièrement importants pour l'espace alpin, car les Alpes aussi sont concernées par la répartition du travail en Europe et, dans toute l'Europe, les impulsions déterminantes pour le développement proviennent depuis un certain temps des centres urbains. Le développement régional durable dans les Alpes dépend aussi de la présence des villes et d'une coopération soutenue entre les villes et les régions environnantes. Si l'on ne tient pas compte de ces deux aspects, il ne sert à rien de parler de développement régional à grande échelle.

La majeure partie de la population alpine vit maintenant dans des villes ou dans leurs environs plus ou moins urbanisés. On trouve la croissance démographique la plus forte à la périphérie des Alpes, qui s'est transformée en banlieue des agglomérations extérieures à l'espace alpin. Face à l'intégration de certaines parties des Alpes dans différentes grandes régions européennes, il devient toujours plus difficile de dire comment les villes des Alpes pourront conserver leurs particularités et leur relative indépendance, condition nécessaire pour assurer à l'espace alpin une capacité d'innovation durable, et pas seulement dans le domaine économique. Actuellement, le rôle des villes alpines gagne encore en importance, car la responsabilité du développement régional incombe de plus en plus aux régions, et plus particulièrement à leurs centres. L'évolution future des Alpes dépendra de la manière dont les villes alpines parviendront à faire entendre leur voix au sein des villes européennes tout comme à établir des coopérations étroites entre leurs banlieues et les zones rurales avoisinantes et à promouvoir ainsi des formes d'exploitation durables à grande échelle.

Pour la première fois dans l'histoire des Alpes, Manfred Perlik a effectué un inventaire des villes alpines avec leurs banlieues périurbaines, reposant sur une interprétation des données communales fournies par la banque de données sur les Alpes des Instituts de géographie de Berne et d'Erlangen-Nüremberg. Sur cette base, il a évalué les processus d'urbanisation ainsi que leurs conséquences pour les villes alpines et pour les Alpes en tant que vaste espace au sein de la zone de croissance européenne.

Quel est en bref le contenu de cette étude?: La 1ère partie porte sur l'approche théorique – les villes comme donnée-clé du développement régional dans les Alpes. La 2ème partie présente des recherches empiriques relatives à l'urbanisation et au développement structurel des villes alpines. La 3ème partie décrit la situation actuelle des villes alpines et quelles sont leurs perspectives d'avenir, sur la base des recherches empiriques et de la partie théorique.

Manfred Perlik: Alpenstädte – Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit. Paru en septembre 2001. 246 pages, avec 38 tableaux, 11 cartes dépliantes en couleurs et 2 illustrations. CHF 45.– uniquement en allemand.

Calendrier des montagnes d'Asie centrale

Dans le cadre de l'année internationale de la montagne 2002, la Direction du développement et de la coopération (DDC) de la Confédération helvétique soutient le programme «Maison des montagnes» en Asie centrale. Son objectif est de sensibiliser le public aux réalités de la vie quotidienne dans les régions de montagne. La «Maison des montagnes» a son siège à Bishkek (Kirghizstan) et sert de plate-forme pour l'échange d'expériences et le développement d'idées novatrices lancées par des communes, des organisations et des particuliers.

Pour faire connaître ce programme, la DDC offre un calendrier avec des photos de montagne d'Asie centrale. On peut l'obtenir auprès de la Direction suisse du développement et de la coopération (DDC), dans la limite des stocks disponibles. Centre de distribution de la DDC, Case postale, CH-3000 Berne 23.

Babette Pfander, conseillère auprès du CDE (Centre for Development and Environment), responsable de l'Année de la montagne à Bishkek/Kirghizstan

Exemple livre blanc

«L'école et mon village» – un projet de la commune de Budoia

© Comune di Budoia

Les enfants expliquent le monde qui les entoure aux adultes.

réd. «Du rêve au projet», tel est le sous-titre du projet en pédagogie environnementale et sociale lancé par la commune de Budoia. Le projet s'est déroulé sur trois ans. 5 classes primaires et 2 classes enfantines y ont pris part, avec 350 enfants en tout. Les résultats obtenus encouragent à poursuivre ce projet.

La formation dispensée aux instituteurs et institutrices sous le titre «Coopération et école – pour un contact avec l'environnement» a constitué une première étape dans le déroulement du projet. Des groupes de travail ont ensuite été constitués au sein de l'école, réunissant de petits effectifs d'écoliers et écolières d'âges différents. Les thèmes abordés étaient choisis suivant les besoins, l'objectif central étant de présenter l'école comme un lieu de rencontre et d'apprendre à l'apprécier. La méthode de travail privilégiée était l'échange mutuel et les enfants ont pu développer des qualités telles que la faculté à résoudre les problèmes et la responsabilité sociale.

Différentes activités étaient organisées dans le cadre de ce projet, comme faire de la musique avec des professionnels ou encore participer à des excursions en plein air dans le but de dessiner des cartes et de réaliser des maquettes ou d'effectuer des observations. Les enfants guidaient les adultes sur les chemins des environs et leur racontaient l'histoire du chemin qu'ils parcouraient. Les réalisations qui ont vu le jour dans le cadre du projet ont été exposées lors d'une fête de village.

L'intérêt à long terme du projet réside dans la participation des enfants. Ils ne se contentent pas de ramener chez eux les idées transmises à l'école. Ces idées vont les accompagner toute leur vie à condition que le projet les ait profondément sensibilisés au principe de la durabilité. Le contrôle des résultats est également implicitement compris dans le projet, tant à long terme que sur le vif. En effet, les enfants évaluent immédiatement la qualité d'un projet par leurs réactions spontanées.

Protocole «Protection de la nature et entretien des paysages», Préambule

…convaincues que la population locale doit être en mesure de définir son propre projet de développement social, culturel et économique et de participer à sa mise en œuvre dans le cadre institutionnel existant.

Exemple liste noire

Etude pour un nouveau domaine skiable

© Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., München

L'étude de faisabilité pour un nouveau domaine skiable est financée par des fonds publics.

réd. Pendant que les entreprises de remontées mécaniques du Haut-Valais/CH accusent un passif d'environ 170 millions d'Euros (M €) alors que le chiffre d'affaire annuel en 2000-2001 était de 110 M € et les bénéfices de 1 M €, des velléités pour la mise en service d'un nouveau domaine skiable sont appuyées par des fonds publics.

Dans le cadre d'un projet Interreg II, une étude de faisabilité a été réalisée pour la construction d'environ 12 remontées mécaniques dans le domaine du Monte Moro, à la frontière entre la Suisse et l'Italie, au fond de la Vallée de Saas. Le montant s'élève à 150'000 € portés à moitié par l'Italie et la Suisse. Les régions concernées, la Regione Piemonte – Communità montagna del Monte Rosa et la région Viège-Rarogne occidental, ont participé également au financement de cette étude, ainsi que le Canton du Valais.

La réalisation de ce projet devrait mobiliser des fonds à hauteur de 110 à 120 M €. Les installations sont surtout prévues sur le côté suisse, la partie italienne étant trop ensoleillée et avalancheuse. Un funiculaire souterrain devrait amener les skieurs d'Italie sur le domaine skiable. Un obstacle à la réalisation de ce projet est constitué par la présence d'une zone paysagère d'importance cantonale sur la partie suisse. Cette région de haute montagne est encore vierge et sa valeur est indéniable.

Dans l'état actuel des finances publiques et des remontées mécaniques, il est surprenant que les deniers publics soient gaspillés ainsi dans le cadre du programme Interreg.

Protocole « Protection de la nature et entretien des paysages », Article 8

Aménagement - Les Parties contractantes prennent les mesures nécessaires, dans le cadre de l'aménagement du paysage, en cohérence avec l'aménagement du territoire, pour que les habitats naturels et proches de leur état naturel, des espèces animales et végétales sauvages et les autres éléments caractéristiques des paysages naturels et ruraux soient préservés et améliorés.

Interreg III – une collaboration internationale

réd. Interreg est une initiative du Fonds européen pour le développement régional FEDER, cherchant à favoriser une collaboration entre les régions de l'Union européenne. Dans la troisième édition de ce programme, Interreg III, lancé pour la période 2000 – 2006, il s'agit de renforcer la cohésion économique et sociale au sein de l'UE, en favorisant une collaboration transfrontalière (orientation A), transnationale (orientation B) et interrégionale (orientation C). Les régions concernées sont le territoire de l'UE et les régions limitrophes. Les thèmes prioritaires sont la protection de l'environnement et des ressources, le développement territorial ainsi que les réseaux dans les transports comme dans la gestion de l'information.

Des projets sont proposés dans le cadre de programmes. Tous les acteurs des secteurs public et privé – autorités nationales, régionales ou locales, centres de recherche, universités, organisations, etc. – peuvent proposer des projets et demander des aides financières.

Le programme **Interreg III B pour l'espace alpin** a débuté en octobre 2001 avec une bourse aux idées, qui doit permettre d'échanger des idées de projets et faciliter la recherche transnationale de partenaires. Le programme pour l'espace alpin touche 22 régions dans les quatre pays membres de l'UE que sont l'Allemagne, l'Autriche, la France et l'Italie ainsi que dans trois pays non membres de l'UE, la Suisse, le Liechtenstein et la Slovénie. Il aborde les thèmes suivants: agglomérations, transports et ressources. Les personnes qui ont une idée de projet recherchent des partenaires dans les autres pays et s'adressent ensuite aux services de coordination régionaux pour obtenir les documents officiels. Le site www.interreg.ch/alpinespace donne un aperçu des différentes idées de projets dans les pays alpins ainsi que des adresses de contact et des liens.

www.inforegio.cec.eu.int/wbpro/interregIII

Préserver des OGM les régions écologiquement sensibles

réd. En 1998, la CIPRA avait déjà voté une résolution qui demandait que les Alpes restent une zone sans organisme génétiquement modifiés (OGM). En 1998, l'UE a décrété un moratoire concernant l'utilisation commerciale d'OGM, c'est-à-dire qu'on n'a plus délivré depuis lors d'autorisations pour la culture de plantes transgéniques. Pourtant, il y a un an déjà, la Commission européenne a proposé d'admettre à nouveau l'autorisation de semences génétiquement modifiées.

En février 2001, le Parlement de l'UE a approuvé une réglementation plus sévère pour l'autorisation d'OGM. La directive de l'UE sur la dissémination réglemente la dissémination d'OGM dans un but scientifique et de développement, leur exploitation commerciale, la culture de plantes génétiquement modifiées et leur commercialisation. Une autorisation est toujours nécessaires pour introduire un seul OGM dans l'environnement et le public doit être informé et entendu dans tous les projets de dissémination. Ces prescriptions favorisant la transparence et l'intégration du public sont récentes. Les anciens principes d'évaluation au cas par cas (case by case) ainsi que de simplification des procédures et d'ouverture progressive au fur et à mesure de l'expérience acquise (step by step) continuent d'être valables. La nouvelle directive de l'UE devrait avoir été introduite par les Etats membres dans leurs législations nationales avant le mois d'octobre 2001.

La nouvelle directive sur la dissémination traite aussi des régions écologiquement sensibles. Des propositions de modifications des prescriptions n'ont certes pas été adoptées, mais on en trouve l'expression dans l'article 19, paragraphe 3, lit. c: l'autorisation écrite délivrée par l'autorité compétente doit expressément inclure, entre autres, «… les conditions pour la protection de données environnementales et d'écosystèmes particuliers ou de régions géographiques». Les annexes aussi incluent des remarques spéciales concernant le lieu de la dissémination. Est-ce une garantie suffisante pour l'espace alpin?

© Karin Beck Anstalt, Triesen

La nouvelle directive de l'UE sur la dissémination peut-elle empêcher cette éventualité?

Livre blanc de l'UE sur les transports

Découplage et efficience, mais pour quand?

Le 12.9.2001, la Commission européenne a présenté le Livre blanc annoncé depuis déjà longtemps: «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix.»

© Gustav Wendelberger

Efficacité, qualité et sécurité du système de transports – un objectif déclaré du Livre blanc de l'UE.

réd. L'économie a besoin de transports efficaces pour fonctionner au mieux. Les conflits actuels résultent d'une part d'un besoin accrû en mobilité et d'autre part du mécontentement des usagers face aux retards chroniques et à la médiocre qualité des prestations offertes par certains transports publics.

Recentrer à nouveau la politique européenne des transports sur les demandes et les besoins des citoyens et citoyennes dans les dix prochaines années, tel est l'objectif défini par l'UE dans son Livre blanc. D'ici à 2010, on prévoit d'abord de revitaliser activement le rail, de promouvoir le transport maritime et fluvial et de développer le transport intermodal. On entend obtenir de la sorte un recours plus équilibré aux différents modes de transport. Le développement du système de transports européen doit garantir efficacité, qualité et sécurité à tous les citoyens et citoyennes.

Il s'agit de réduire la pression sur l'environnement et la surcharge de trafic, sans pour autant porter atteinte à la compétitivité économique de l'Union européenne. Cet objectif devrait être atteint par un découplage entre la croissance économique et la croissance du trafic.

Une étape importante...

Dans son Livre blanc, la Commission européenne propose une soixantaine de mesures pour développer une politique des transports durable qui tienne compte des besoins des citoyens et citoyennes de l'Europe. Le Livre blanc comprend quatre parties, correspondant aux objectifs majeurs qu'il s'agit d'atteindre: rééquilibrer les modes de transports, supprimer les goulets d'étranglement, placer les usagers au cœur de la politique des transports et maîtriser la mondialisation des transports.

Les points suivants revêtent notamment une importance particulière: faire de la sécurité une priorité, réduire la surcharge de trafic, créer un système de transports durable, harmoniser la taxation du carburant pour le transport routier professionnel, réaliser de grandes infrastructures dans le cadre des réseaux transeuropéens, gérer la globalisation du trafic.

Afin de contrôler si les buts auront été atteints, la Commission a décidé d'effectuer des bilans provisoires à dates fixes. En 2005, on tirera un bilan global de la mise en œuvre des mesures proposées dans le Livre blanc, en évaluant les impacts économiques, sociaux et écologiques de ces mesures.

... mais le chemin est encore long

Une politique commune des transports ne permet pas à elle seule de résoudre tous les problèmes. Elle doit s'intégrer dans une stratégie générale de développement durable. Pour créer un système de transports qui soit compatible à long terme avec les impératifs écologiques, il faut mettre en œuvre une multitude de mesures et recourir à un grand nombre d'instruments politiques. Les mesures qui sont proposées dans ce Livre blanc ne représentent que les premières étapes d'une stratégie à long terme.

Le Livre blanc a maintenant été remis aux parties contractantes pour qu'elles se prononcent sur son contenu. En 1998, l'UE avait produit un Livre blanc intitulé «Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures». Avec ces deux Livres blancs, on dispose d'un précieux outil de travail, mais des directives pour mettre en œuvre les propositions formulées font encore défaut. La tarification de l'utilisation des infrastructures offre par exemple de grandes chances à l'espace alpin, car elle permet de mettre en place des systèmes comme celui des écopoints en Autriche, qui restreignent le droit de traverser des régions sensibles comme les Alpes. Cependant, si les pays alpins n'y mettent pas du leur, il n'y aura qu'un Livre blanc de plus, certes intéressant, mais qui n'aura aucune incidence sur une politique durable des transports.

Ce Livre blanc peut être consulté sur le site *http://europa.eu.int/comm/energy_transport/fr/lb_fr.html*

Tunnels routiers alpins

L'Europe est malade de ses transports

L'Europe n'est plus en mesure de digérer son trafic. Après l'accident du Gothard, elle se réveille comme un lendemain d'hier. Entre 1999 et 2001, deux des plus grands axes routiers de transit se trouvant au centre de l'Arc alpin ont dû être fermés pour cause d'incendie.

réd. Un accident de plus est toujours un accident de trop. Et une perte humaine sur la route est toujours de trop. Cela concerne autant chacune des 41 000 victimes de la route chaque année dans l'UE que les 47 personnes mortes dans les accidents du Mont Blanc et du Gothard. La mobilité a un coût et l'objectif consiste à tout mettre en oeuvre pour diminuer les risques. Lorsque, à chaque accident dans un tunnel, certains «grands esprits politiques» prônent le percement de nouveaux tubes, il est nécessaire de répéter que les solutions techniques et infrastructurelles, dans l'état actuel de développement du trafic marchandise en Europe, ne servent à rien.

Deux études autrichienne et allemande concernant le nombre d'accidents dans des tunnels bidirectionnels et unidirectionnels montrent que les différences sont minimes. L'étude autrichienne commandée par le Ministère de la science et celui des transports et celle commandée par le Ministère allemand pour les transports arrivent à des conclusions similaires: pour 100 millions de kilomètres parcourus dans un tunnel monodirectionnel, entre 12 et 14 accidents sont comptabilisés alors que pour un tunnel bidirectionnel, le nombre d'accidents se situe entre 13 et 14.

Ces chiffres montrent qu'il est absurde de vouloir résoudre le problème par la construction de nouvelles grandes infrastructures routières. Le rail étant reconnu comme plus sûr, il est incompréhensible que l'Italie, qui dépend en grande partie des axes alpins vers le nord pour son accès au marché européen, n'ait pas encore mis la priorité sur le rail en exploitant au maximum les capacités actuelles et en améliorant les axes ferroviaires existants. Et le miroir aux alouettes que constituent des projets tels que le Lyon-Turin donné à l'horizon 2020 par les réalistes, ne résoudra rien au vu de l'augmentation prévisible du transport marchandise.

Il s'agit maintenant de promouvoir un système général des transports intelligent et efficace. Cela passe par une mise en œuvre immédiate du dernier livre blanc de la Commission européenne (voir page 12) et du protocole «Transports» de la Convention alpine.

© Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., München

La construction de nouveaux tunnels ne résoudra pas le problème des transports en Europe.

Compagnie des Alpes

Un monopole se profile à l'horizon

Le marché du ski est, de l'avis des économistes, un marché «mûr». La concurrence avec les destinations lointaines et bon marché est impitoyable et le vieillissement de la population en Europe engendre une diminution du nombre de consommateurs de sports d'hiver. Cette branche touristique doit donc se réorienter. Dans ce contexte, une compagnie financière est en train de tirer les marrons du feu: la CDA (Compagnie des Alpes). Cette filiale de la Caisse des dépôts, une institution étatique française, investit dans des sociétés de remontées mécaniques.

réd. La Compagnie des Alpes est le premier opérateur mondial de stations de ski, avec 12 millions de journées-skieurs. Actuellement, elle contrôle le domaine skiable de 15 stations en France, en Italie et en Suisse. En 2002, la CDA va orienter sa prospection vers l'Italie et l'Autriche.

La CDA investit dans les domaines skiables rentables et dont l'enneigement est sûr, du fait des scénarios prévoyant un réchauffement du climat. De l'avis de la CDA, quelques 80 domaines skiables remplissent ces conditions en Europe.

Pour un chiffre d'affaire de 221 millions d'Euro (M €) pour l'exercice 2000/2001, en croissance de 20% par rapport à la période précédente, la CDA a dégagé un excédent brut d'exploitation de 72 M €.

Il est fort probable que l'on va assister à une concentration de l'offre des sports d'hivers dans quelques hauts lieux. Il est urgent que les moyennes et petites stations qui ont peu de chance de survivre, diversifient leur offre et mettent en avant leurs qualités. Cela permettra de diversifier l'offre touristique alpine. Les grandes stations touristiques ont également un intérêt à avoir dans leur voisinage une offre radicalement différente de la leur.

Changement au sein du bureau de la CIPRA

Après six ans de présence active au sein du bureau de CIPRA-International, Peter Hasslacher quitte son poste de vice-président de la CIPRA. Katharina Lins, du Vorarlberg, lui succède. Les autres membres du bureau ont été réélus à l'unanimité.

© CIPRA-International

Après six ans de présence active, Peter Hasslacher quitte le bureau de CIPRA-International.

Katharina Lins, coordinatrice de la protection de la nature pour le Vorarlberg/A élue par les associations, a été nommée nouvelle vice-présidente.

Peter Hasslacher quitte le bureau de CIPRA-International au terme de six ans de collaboration intensive. Avant son élection comme vice-président en 1995, Peter Hasslacher était déjà depuis de longues années chef du département de l'aménagement du territoire et de la protection de la nature du Club alpin autrichien (OeAV) et il cultivait des liens étroits avec la CIPRA. Il a ainsi rédigé en 1992 une étude de 80 pages sur les zones de tranquillité dans les Alpes, qui constitue toujours un ouvrage de référence.

En tant que vice-président de CIPRA-International, Peter Hasslacher s'est consacré particulièrement à la Convention alpine. Sa connaissance du sujet et sa ténacité ont contribué dans une large mesure à l'aboutissement du protocole Transports en octobre 2000. Quand les négociations étaient complètement bloquées en 1997, il se rendit en Allemagne avec le responsable du Transitforum Austria Tirol, Fritz Gurgiser, et Reinhard Gschöpf et put convaincre le président de la délégation allemande à poursuivre les négociations.

Mentionnons aussi la bibliographie sur la Convention alpine, dans laquelle Peter Hasslacher inventorie chaque année, avec son département de l'OeAV, toutes les publications importantes sur ce thème, en particulier dans l'espace germanophone. Cette année, il a en outre publié les textes de la Convention alpine et de ses protocoles sous la forme d'une brochure.

Outre ses vastes connaissances et son intelligence stratégique, les membres du bureau de CIPRA-International apprécient tout particulièrement son tempérament. Peter Hasslacher ne laissait personne indifférent. Et si il se mettait en colère pour un juste motif, parce qu'une fois de plus tout allait de travers dans le processus engagé en faveur des Alpes, il parvenait chaque fois à retrouver motivation et élan. Sa persévérance, son humour et son esprit malicieux, sont autant de qualité qui lui permettent de continuer sur cette voie.

Nous remercions de tout cœur Peter Hasslacher de son engagement infatigable qui nous a tant apporté. Même s'il nous quitte aujourd'hui, il continuera d'entretenir des liens avec CIPRA-International, en particulier comme membre du bureau de CIPRA-Autriche. Espérons en outre qu'en tant que représentant du Club Arc Alpin (CAA), il sera encore longtemps à nos côtés pour soutenir et influencer l'évolution ultérieure de la Convention alpine.

Andreas Weissen (Suisse), président, Helmuth Moroder (Italie), 1er vice-président et Josef Biedermann (Liechtenstein), trésorier, ont été réélus à l'unanimité par l'assemblée des délégués de la CIPRA à Chambéry, le 25 octobre. Katharina Lins, écologue autrichienne spécialiste des questions paysagères, a également été élue à l'unanimité deuxième vice-présidente, pour succéder à Peter Hasslacher. Katharina Lins est avocate de la protection de la nature pour le Vorarlberg et fait partie du bureau de CIPRA-Autriche depuis une année et demie. En tant qu'avocate de la protection de la nature, elle travaille depuis déjà longtemps à l'interface entre la protection de la nature, les ONG et l'administration. Ses préoccupations sont notamment la résolution transfrontalière de problèmes environnementaux et donc la collaboration au niveau international.

Andreas Weissen, président de CIPRA-International

SOS ! Scooters des neiges dans le Val Maira

Le Val Maira (Piémont) est un but bien connu d'excursions culturelles, de promenades à pied ou à cheval et de randonnées à ski ou en raquettes. Cette vallée est maintenant menacée par un projet de parcours pour scooters des neiges dans le Vallone di Marmora. La cohabitation des randonneurs à ski, des promeneurs et des scooters des neiges ne va pas aller de soi. On craint aussi que ce projet, lancé par la Comunità Montana, ne menace les bases économiques du tourisme dans la vallée, qui a privilégié jusqu'ici le tourisme d'excursion.

Francesco Pastorelli, CIPRA-Italie

La sixième «Ville alpine»

Au début, ce n'était qu'une idée. C'est maintenant devenu une des histoires les plus passionnantes des Alpes.

Le compte à rebours a commencé depuis le mois de novembre passé pour la ville de Gap, dans le sud de la France, élue «Ville alpine de l'année 2002». Depuis la réunion décisive du jury à Villach, les citoyens et citoyennes de Gap sont prêts à tout mettre en œuvre pour instaurer, dans cette ville située en bordure du Parc national des Ecrins, une nouvelle forme de développement urbain dans les Alpes. Comme les années précédentes à Villach, Belluno et Maribor et cette année à Bad Reichenhall. La ville alpine de 2003 a été choisie en novembre. Pour la première fois, une ville suisse, Herisau, est distinguée.

L'aventure a commencé en 1997 en Carinthie. A l'origine, il était question d'élire une ville alpine tous les deux ans seulement. Ce projet a connu un essor enthousiasmant, qui perdure dans toutes les villes élues jusqu'ici.

Cinq objectifs pour une «Ville alpine»

Les cinq objectifs que se sont fixés dès le début les responsables forment le cadre du projet «Ville alpine de l'année»: 1. Identité – renforcer la conscience alpine; 2. Participation – intégrer la population; 3. Fonction – créer des ponts avec la région environnante; 4. Vision – créer un avenir dans l'esprit de la Convention alpine; 5. Coopération – instaurer des collaborations et des contacts.

Si les moyens d'atteindre ces buts doivent être conçus différemment dans chaque nouvelle ville, les objectifs à mettre en œuvre restent inchangés.

Ce qu'on imaginait à l'origine comme un «travail de relations publiques en faveur d'un espace de vie, les Alpes» s'est transformé en une dynamique, par un phénomène comparable à celui d'un organisme vivant. Le titre de «Ville alpine de l'année» ne doit pas être perçu seulement comme une distinction mais aussi comme une mission, un défi. Il s'agit d'un nouveau moyen de concevoir durablement l'avenir d'une ville et de la région qui l'environne.

La notion de coopération est au cœur de ce projet. Il s'agit d'instaurer une collaboration entre des organisations communales et des ONG. Un processus complexe, pas uniquement pour les villes ! Pour chaque commune, ce titre implique enfin toute une orientation, une échappée hors des sentiers battus. Sur le plan des idées et concrètement.

Le début d'un long chemin

L'année où la ville est distinguée n'est en elle-même que le début d'un long chemin vers un avenir plus équitable. Après l'analyse de l'état des lieux, des objectifs sont définis. A court et long terme, faciles ou difficiles à atteindre. L'intégration de tous les cercles de la population préside presque toujours à cette démarche. Avec comme résultat à la fin de l'année, un parc naturel, comme à Villach, ou une coopération absolument inédite entre ville et campagne.

A Maribor aussi, la création du parc naturel au «Pohorje» passe pour assurée. Pour garantir une collaboration entre les anciennes et les futures villes alpines, Bad Reichenhall a créé un site Internet spécifique. Le site www.alpenstadt2001.de réunit un grand nombre d'informations sur ce thème, des liens vers les autres villes alpines et les organisations composant le jury. On peut également entrer en contact avec d'autres personnes ou institutions par courrier électronique. S'il est encore difficile à certaines villes de prendre contact avec les ONG, elles sont invitées à entreprendre elles-mêmes des démarches. Soit directement auprès des organisations composant le jury (CIPRA, Pro Vita Alpina, ARGE villes alpines) soit à l'adresse suivante: Verein «Alpenstadt des Jahres» Rathausgasse 8/II, A-9500 Villach, Téléphone & Fax: +43-4242-21 93 95, E-Mail: alpenstadt@aon.at

Gerhard Leeb

©Planet Alpen

La première «Ville alpine de l'année», Villach, a été distinguée en 1997...

En 2002, Gap sera la «Ville alpine de l'année».

©Planet Alpen

Le prix Binding 2001 à la CIPRA

La CIPRA a reçu le 23 novembre 2001 le grand prix Binding pour la protection de la nature et de l'environnement, doté de CHF 50 000.

©Klaus Schädler

Toutes les représentations nationales de la CIPRA étaient présentes lors de la remise du grand prix Binding.

réd. L'attribution du prix Binding pour la protection de la nature et de l'environnement entend encourager au sein de la population une réflexion sur les problèmes environnementaux. Il s'agit de récompenser les réalisations de personnalités et de groupes de personnes engagées qui privilégient une action concrète résolument orientée vers l'avenir.

La laudatio fut prononcée par Mario F. Broggi, membre du conseil d'administration et directeur de l'Institut fédéral de recherche sur la forêt, la neige et le paysage. Parmi les mérites particuliers de la CIPRA, Broggi a souligné la recherche et la mise à disposition de données et de faits sur l'ensemble des Alpes, ainsi que le travail de communication efficace, mené en plusieurs langues. En décernant ce prix d'importance internationale, le conseil d'administration et le conseil de fondation ont aussi récompensé le mérite de la CIPRA pour le lancement de l'idée de la Convention alpine et sa mise en œuvre. L'importance d'initiatives de la CIPRA comme le réseau de communes «Alliance dans les Alpes» et l'Académie d'été au Liechtenstein a également été relevée.

Le grand prix Binding pour la protection de la nature et de l'environnement a été créé par Sophie et Karl Binding. Avec leurs deux fondations à Bâle (CH) et Schaan (FL), ils ont mis à disposition des moyens importants pour soutenir des réalisations d'utilité publique.

CIPRA-Info est publié avec l'aide financière de la Aage V. Jensen Charity Foundation, Vaduz (FL).

AZB FL-9494 Schaan / P. P. / Journal 1/01

Adressberichtigungen nach A1, Nr. 552 melden.
Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient
Porre una crocette secondo il caso

Weggezogen; Nachsendefrist abgelaufen A déménagé; Délai de réexpédition expiré Trasferito; Termine di rispedizione scaduto	Adresse ungenügend Insuffisante Indirizzo insufficiente	Unbekannt Inconnu Sconosciuto	Nicht abgeholt Non réd. Non ritirato	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Décédé Deceduto

IMPRESSUM

Bulletin d'information de la CIPRA
Publication trimestrielle

Impressum Bulletin d'information de la CIPRA – Publication trimestrielle – Rédaction (réd.): Andreas Götz, Michel Revaz, Elke Haubner, Léa Dubois – CIPRA-International – Autres auteurs: Andreas Weissen, Francesco Pastorelli CIPRA-Italie, Gerhard Leeb, Babette Pfander – Traductions: Fabienne Juilland, Carlo Gubetti, Nataša Leskovic-Uršič – Reproduction avec mention de la source – Imprimé sur papier recyclé – Versions française, italienne, allemande et slovène – Tirage: 13.850 ex. – Impression: Gutenberg AG, Schaan/FL

CIPRA-International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan,
Tél. 00423 237 40 30, Fax. 00423 237 40 31, cipra@cipra.org, www.cipra.org

Représentations nationales

CIPRA-Autriche, c/o Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Vienne
Tél.: 0043 1 40 113 36, Fax: 0043 1 40 113 50,
cipra@umweltdachverband.at, www.umweltdachverband.at/cipra

CIPRA-Suisse, c/o Mountain Wilderness, Bp 1622, CH-8040 Zurich

Tél.: 0041 1 461 39 00, Fax: 0041 1 461 39 49, mountainwilderness@swissonline.ch

NOUVEAU! CIPRA-Allemagne, Heinrichgasse 8, D - 87435 Kempten/Allgäu,
Tél.: 0049 89 54 42 78 50, Fax: 0049 89 54 42 78 99, info@cipra.de, www.cipra.de

CIPRA-France, 5, Place Bir hakeim, F-38000 Grenoble,
Tél.: 0033 476 01 89 08, Fax: 0033 476 01 89 07, cipra.france@wanadoo.fr

CIPRA-Liechtenstein, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan
Tél.: 00423 232 52 62, Fax: 00423 237 40 31, lgu@lgu.LOL.li, www.lgu.li

CIPRA-Italie, c/o Pro Natura Torino, via Pastrengo 20, I-10128 Turin
Tél.: 0039 011 54 86 26, Fax: 0039 011 534 120, cipra@arpnet.it

CIPRA-Slovénie, Ve_na pot 2, SI-1000 Ljubljana, Tél.: 00386 1 200 78 00 (int. 209), cipra@gozdis.si

Représentation régionale:

CIPRA-Tyrol du Sud, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bolzano
Tél.: 0039 0471 97 37 00, Fax: 0039 0471 97 67 55, info@umwelt.bz.it, www.umwelt.bz.it

Membre associé:

Nederlandse Milieu Groep Alpen (NMGA), Keucheniushof 15, 5631 NG Eindhoven,
Tél.: 0031 40 281 47 84, nmga@bergsport.com, www.nmga.bergsport.com