

ISSN 1016-9954



N° 79 · mars 2006 · 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



**Services publics :**

# **Privatisation de l'intérêt général ?**

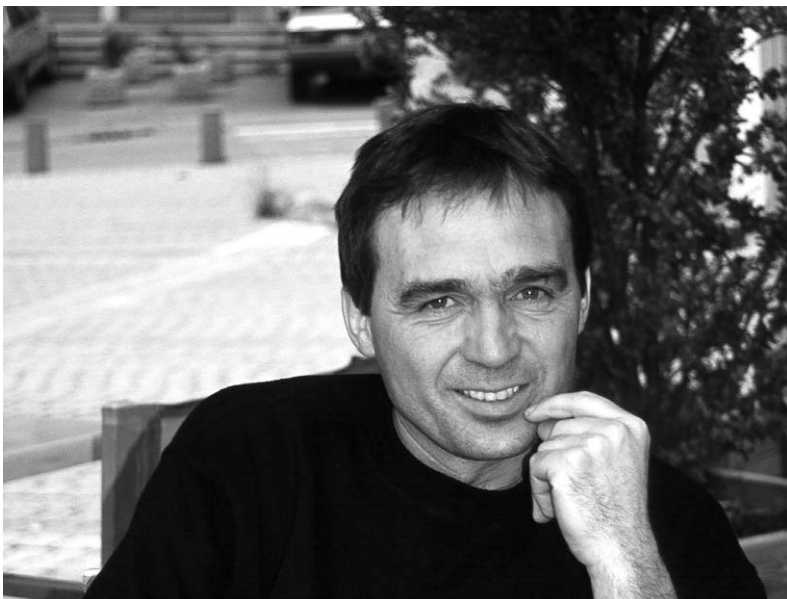
## Chère lectrice, cher lecteur,

«Dans la tradition occidentale, la politique et l'Etat, considéré comme son instrument, sont responsables du bien public», écrit Erhard Eppler, ancien ministre allemand de la collaboration économique, dans son dernier ouvrage «L'Etat, un modèle dépassé». Dans ce numéro du CIPRA-Info, nous nous demandons si l'Etat est vraiment un modèle dépassé pour ce qui concerne les services offerts dans l'intérêt général de

sation réussie, on le perd en tant que citoyen d'un Etat», écrit Eppler.

La tendance du secteur privé à effectuer de nouvelles privatisations des prestations de services d'intérêt général rentables soulève donc des questions importantes pour la société. Quelle importance accorde-t-on à la solidarité, à l'égalité de traitement entre citoyens et citoyennes, au principe de précaution ou à la cohésion sociale ? On ne trouve rien à ce sujet dans le GATS (General Agreement on Trade in Services), un accord prévu par l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) pour régler le commerce transfrontalier de prestations de services et qui a pour but sa libéralisation progressive. Les Etats, les régions et les communes sont d'autant plus appelés à donner une réponse à long terme et durable à ces questions.

Par nos contributions sur les thèmes de l'eau, des transports, des télécommunications, de l'énergie et de la santé, nous nous efforçons de dégager les tendances prévalant en Europe et de lancer des débats. Dans les régions comme les Alpes, avec des centres florissants et un espace rural toujours plus marginalisé dans de nombreux domaines, ces questions vont jouer un rôle essentiel pour le développement futur. Un développement ne peut être durable que s'il s'engage à rechercher non pas le profit rapide d'un petit nombre mais le bien-être de la communauté.



©CIPRA

# Editorial

la population et quelles sont les conséquences de la tendance actuelle à privatiser ces prestations de services.

Des entreprises privées ayant pour vocation première la maximisation des profits et la satisfaction des actionnaires, peuvent-elles être responsables du bien public ? Quand il y a privatisation de ces prestations de services, comment l'Etat s'acquitte-t-il de son obligation de servir sans restriction le bien public, pas seulement là où cela se révèle rentable ? Et comment s'assurer que la définition de l'«intérêt général», du «bien public», reste l'apanage des premières personnes concernées, c'est-à-dire les citoyennes et les citoyens ? «Les privatisations restreignent la sphère d'influence de la citoyenne et du citoyen. Les citoyens n'ont plus rien à dire là où ils avaient quelque chose à dire auparavant. Ce que l'on gagne dans une privati-

Avec mes meilleures salutations

Andreas Götz,  
directeur de CIPRA-International

## SOMMAIRE


**Services  
d'intérêt général**

- 4 Libéralisation des services d'intérêt général :  
une loi de la nature?
- 6 L'or bleu, un bien commun convoité
- 7 Oligopoles énergétiques en marche
- 8 Transports et cohésion territoriale
- 9 Pression sur les services liés à la santé


**Livre blanc/  
Liste noire**

- 9 Télécommunication :  
laboratoire de la libéralisation dans l'UE
- 10 Commune hors-AGSC
- 10 Bavière : le trafic ferroviaire régional en difficulté


**Lyon - Turin**

- 11 Résolution de la CIPRA sur la liaison ferroviaire  
de base Lyon-Turin

**Convention alpine**

- 12 Peu d'évolution sur le front de la Convention alpine

**DYNALP<sup>2</sup>**

- 13 Des communes mettent en œuvre  
«Avenir dans les Alpes»

**Climalp**

- 14 Climalp :  
des actions de promotion de la construction passive

**Villes des Alpes de l'Année**

- 14 Chambéry est Ville des Alpes de l'Année 2006

**Comités nationaux  
de la CIPRA**

- 15 CIPRA-Tyrol du Sud : La petite sœur de la CIPRA

**News**

- 16 Conférence annuelle 2006 de la CIPRA :  
Le changement climatique et les Alpes



# Libéralisation des services d'intérêt général : une loi de la nature ?

**La libéralisation du marché des services suit son cours en Europe. Le scepticisme de la société civile va grandissant. L'UE juge les libéralisations effectuées de façon positive alors que les chiffres affirment le contraire. Et l'OMC se fait le chantre de la libéralisation totale, coûte que coûte.**



© Clinique Valens

**Davantage d'efficience par la privatisation: dans le secteur de la santé également ?**

Réd. En Europe, la libéralisation des services d'intérêt général avance à grands pas. Toujours plus de secteurs sont concernés. Sur le modèle des USA, une partie de la gestion d'une prison devrait par exemple être privatisée en Allemagne.

## Pérenité du service d'intérêt général en danger

Dans l'UE, les Etats déterminent les services d'intérêt général qui doivent être fournis à la population par les entreprises privées et mettent en place des systèmes de surveillance de la qualité, de la quantité et du prix de l'offre.

La complexité de la gestion des services demande un niveau de compétence élevé. Du fait des mécanismes de libéralisation, de la pression de la concurrence et donc de l'externalisation de nombreuses activités, le niveau de compétences des institutions privées qui gèrent des services d'intérêt général est en baisse. Le manque de continuité au niveau du personnel occasionne une dissémination des savoir-faire qui sont difficiles à activer en cas d'urgence. C'est une des causes de la panne générale d'électricité du 14 août 2003 aux USA et au Canada identifiée par la task force qui est chargée l'analyser.

## UE : la libération moins efficace que prévu

Les citoyennes et citoyens ne suivent plus et s'engagent toujours plus activement pour le maintien de structures stables et sûres. L'illustration en est donnée par exemple en Slovaquie en 2003 avec le refus de la population de privatiser la société nationale de chemin de fer et les télécommunications ou en Suisse où le souverain a refusé en 2002 de libéraliser le marché de l'électricité.

Afin d'asseoir la tendance de libéralisation du marché des services d'intérêt économique général, la Commission européenne a publié en 2004, un rapport d'évaluation montrant les avantages socioéconomiques d'une ouverture du marché intérieur dans les domaines comme l'électricité, le gaz, les transports ou l'eau. Les questions d'efficacité, de rentabilité et de jeu de la concurrence au profit du consommateur sont au centre de l'évaluation. Toutefois, les chiffres publiés en annexe de ce document et issus des services mêmes de la Commission montrent une autre réalité.

## Performances sociales médiocres de la libéralisation

La première constatation concerne les prix des services aux consommateurs. À l'exception du transport aérien et de la télécommunication, l'augmentation des prix de ces services a été plus importante que l'inflation en 2003. Les chiffres de l'UE montrent également que dans les secteurs concernés, la diminution de places de travail a été de 7,5 %, soit 600'000 places de travail.

La productivité des employés dans les domaines du gaz, de l'électricité et de l'eau est développée en détail par ce rapport d'évaluation. Dans l'Europe des 15, l'augmentation de la productivité par employé par heure était 3,3 % entre 1979 et 1990. Cette période est marquée par une libéralisation pratiquement inexistante. La comparaison avec les USA que nous livre la Commission montre que dans une situation de libéralisation plus grande, ces chiffres étaient de 1,3 % pour la période 1979–1990. L'argument qui consiste à considérer la libéralisation de ces services comme un élément nécessaire pour atteindre les objectifs de compétitivité et de croissance fixés à Lisbonne est contredit par les chiffres livrés par la Commission elle-même.

En plus, du point de vue de l'égalité sociale de traitement, de l'avis de la Commission, aucune amélioration significative n'a pu être constatée depuis l'ouverture des marchés énergétiques ou des transports.

## L'OMC et la marchandisation des services

La discussion sur la libéralisation des services d'intérêt général est influencée par l'Organisation Mondiale du Commerce OMC. Les principes en sont prévus dans l'«Accord général sur le commerce des services» (AGCS), un texte qui, en cas d'acceptation, ouvrirait la porte au dumping social et au non respect de l'environnement.

Ironie de l'histoire, les fondements de l'AGCS ont été posés à La Havane en 1947. L'Organisation des Nations Unies ONU s'y était réunie pour signer une charte pour la création de l'organisation internationale du commerce. Celle-ci ne verra jamais le jour mais la charte permettra de formuler l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce GATT ratifié par 33 pays à l'initiative des USA. En 1986, l'Uruguay round est lancé et le thème du commerce des services est



© Liechtenstein Bus Gesellschaft

**Gaz naturel, transports publics et électricité : l'UE active l'ouverture du marché pour les prestations de service de réseau.**

remis à l'ordre du jour. L'objectif est de fonder une organisation permanente aux pouvoirs étendus, autonome des structures de l'ONU et visant une libéralisation très large de l'agriculture, des services, des investissements et de la propriété intellectuelle.

L'accord de Marrakech en 1994 signé par 117 pays met en place l'Organisation Mondiale du Commerce. Aujourd'hui, 149 pays sont membres de l'OMC. A la différence des autres agences de l'ONU, l'OMC délibère de façon non transparente et n'accorde aucun droit d'observateur aux ONG, aux syndicats ou aux autres représentants de la société civile. Tous les pays de la Convention alpine sont membres de l'OMC et par voie de conséquence, toutes les administrations régionales et communales sont concernées.

#### «Tous les services de tous les secteurs ...»

L'article premier du projet d'AGCS indique que les services comprennent «tous les services de tous les secteurs, sauf les services fournis dans l'exercice du pouvoir gouvernemental». On entend par là par exemple les fonctions régaliennes telle que la police, l'armée, la justice ou l'état civil. On ne retrouve nulle part dans l'Accord une référence aux notions de service public ou de service d'intérêt général. La garantie d'accès aux services fondamentaux, l'égalité de traitement, la solidarité, le principe de précaution ou la cohésion sociale ne sont pas reconnues par cet accord.

Il faut comprendre que l'AGCS vise une marchandisation accrue des activités humaines qui va plus loin que l'extension simple du commerce des services. Les 12 secteurs et 163 sous-secteurs couverts par l'Accord concernent autant l'éducation que les services récréatifs, culturels et sportifs mais également la santé, la recherche, le tourisme, les transports, les télécommunications, les services liés à l'environnement comme l'eau ou l'énergie, ou encore les biotechnologies. Une mesure légale prise au niveau national pour des raisons sociales ou environnementales peut alors être contestée et considérée comme «barrière illégale au

commerce», d'après la terminologie de l'AGCS. L'exemple du boycott par les USA de produits agricoles européens autorisé par l'OMC après que l'UE ait interdit l'importation de viande américaine aux hormones. Une telle décision pourrait tout à fait être prise dans le contexte d'activités de services d'intérêt général.

Avec l'UE et l'OMC, la marchandisation des services d'intérêt général s'est trouvée deux avocats de poids. Pour mémoire, les parties de la Convention alpine dans son protocole Aménagement du territoire et développement durable se sont données comme obligation fondamentale «d'instaurer les conditions générales permettant de renforcer la capacité d'agir des collectivités territoriales conformément au principe de subsidiarité» et comme objectif «de prendre en compte (...) les prestations d'intérêt général».



© CIPRA

© ATTAC



**L'eau, un bien public :  
pour combien de temps  
encore ?**

**Télécommunications : le  
ballon d'essai de l'UE  
pour l'ouverture des  
marchés.**

#### **Dans le cadre communautaire, les termes «service d'intérêt général» et «service d'intérêt économique général» sont employés :**

- L'expression «services d'intérêt général» couvre les services marchands et non marchands que les autorités publiques considèrent comme étant d'intérêt général et soumettent à des obligations spécifiques de service public.
- L'expression «services d'intérêt économique général» se réfère aux services de nature économique que les États membres ou la Communauté soumettent à des obligations spécifiques de service public en vertu d'un critère d'intérêt général. La notion de services d'intérêt économique général couvre donc plus particulièrement certains services fournis par les grandes industries de réseau comme le transport, les services postaux, l'énergie et les communications.

# L'or bleu, un bien commun convoité

**Le Pô, le Rhin, le Rhône et le Danube trouvent leur source dans les Alpes. Les réserves en eau douce des Alpes jouent un rôle déterminant pour l'approvisionnement des grandes plaines européennes en été. L'or bleu est un bien commun qui prend une importance grandissante dans l'économie. Sa marchandisation à des fins de profit fait l'objet de grandes convoitises.**



© CIPRA

**L'eau fait implicitement et explicitement partie des droits de l'homme.**

Réd. Réunis à Doha/Qatar en 2001, les ministres du commerce des pays membres de l'OMC ont rédigé une déclaration qui donne le statut de bien commercialisable à l'eau. Ils se sont mis d'accord pour diminuer ou éliminer les barrières tarifaires ou non-tarifaires pour le commerce de biens et services environnementaux tels que l'eau. Le fait que l'or bleu soit pris en compte dans le cadre de cette conférence ministérielle de l'OMC montre bien son importance économique.

## L'eau, un droit de l'homme

Au contraire de ce qu'ont décidé les ministres dans leur résolution de Doha, l'eau est protégée implicitement et explicitement comme droit de l'homme par la législation internationale relative aux droits de l'homme. De plus, l'accès à l'eau fait explicitement l'objet de protection dans la Convention de 1979 contre la discrimination à l'encontre des femmes ainsi que dans la Convention de 1989 sur les droits de l'enfant. Il n'existe aujourd'hui aucune Convention mondiale sur l'eau, lacune que le forum social de Porto Alegre de 2006 et de nombreuses ONG dénoncent.

Dans l'UE, le domaine de l'eau est l'un des secteurs les plus réglementés. «L'eau n'est pas un bien marchand comme les autres mais un patrimoine qu'il faut protéger, défendre et traiter comme tel». C'est en ces termes que commence le texte de la directive-cadre sur l'eau de l'UE acceptée par le parlement européen en 2000. L'approvisionnement en eau y est considéré comme un intérêt général.

Au niveau des Alpes, la Convention alpine prévoit que le thème de l'eau soit traité dans le cadre d'un protocole d'application. Les Parties de la Convention ne se sont pas décidées à lancer les travaux, ce qui a motivé la CIPRA à rédiger avec l'aide d'un groupe d'experts une proposition de texte. Ce texte insiste sur le fait que l'approvisionnement en eau en quantité suffisante et de bonne qualité est un devoir fondamental des Parties. La présidence autrichienne de la Convention alpine s'est engagée à mettre le thème à l'ordre du jour en 2006.



© CIPRA

**Le secteur économique de l'eau et de l'énergie hydraulique est aussi ramené à ses devoirs par la sévère directive-cadre sur l'eau de l'UE.**

## Investissements très lourds pour la mise en oeuvre

Les investissements nécessaires à consentir par les Etats-membres pour respecter les contenus de la directive-cadre sur l'eau entrée en vigueur en 2000, seront gigantesques. Déjà, l'UE propose de suivre la

piste des Partenariat Public-Privé PPP sur la base de son livre vert de 2004 afin de mobiliser plus facilement les fonds et les compétences nécessaires.

Si les exigences environnementales dans la directive-cadre sont tout à fait légitimes, positives et même ambitieuses, le fait que elle soit aussi normative et technique pose certains problèmes. En effet, l'ampleur de la tâche, tant au niveau technique que financier, va contraindre les collectivités à passer des contrats avec des entreprises privées afin de rénover les systèmes d'approvisionnement ou d'épuration dans les délais impartis par l'UE, c'est-à-dire jusqu'à 2015.

## Privatisation de l'eau comme panacée ?

Dans les discussions sur la libéralisation en général et de l'eau en particulier, le mythe de la plus grande efficacité du secteur privé par rapport au secteur public est érigé en axiome. Toutefois, même le Fonds Monétaire International, grand promoteur de la privatisation de services de réseau tels l'eau et l'énergie dans les pays en voie de développement, est de plus en plus sceptique.

Au niveau de l'UE, la normalisation juridique peut mener à un niveau d'exigence technologique qui dépasse les capacités de gestion des collectivités. Le risque de dépossession des collectivités locales de leur contrôle sur l'eau n'est pas à négliger. Vu que le consommateur est captif, il faudra mettre en place des conditions cadres strictes pour éviter que les investissements ne soient pas exagérément reportés sur le prix au consommateur, surtout si tout ou partie de la gestion de l'eau est en main d'entreprises privées. L'exemple de Neufchâteau dans Les Vosges/F est là pour le prouver : le système de gestion et de distribution de l'eau a été confié à une filiale de Vivendi en 1990 avec un contrat sur 15 ans. Constatant après deux ans que le prix de l'eau était exagérément haut, la commune a tenté de résilier le contrat. Ce fut fait 11 ans plus tard avec beaucoup de peine. Depuis, une régie communale s'en occupe avec succès et à moindre coût.

# Oligopoles énergétiques en marche

**Les Alpes sont non seulement le château d'eau de l'Europe, mais également sa batterie électrique. Une nouvelle situation d'oligopole se crée sur le marché européen sous la pression des grandes sociétés d'électricité. La libéralisation pose d'une part le problème de la continuité de l'approvisionnement pour les consommateurs et d'autre part la question de l'entretien des installations et de leur sécurité.**

Réd. L'accès à l'énergie est un droit fondamental et aujourd'hui dans les Alpes, l'accès à l'électricité est assuré pour la très grande majorité des usagers. Les conditions cadre sont en pleine évolution du fait de l'ouverture du marché en cours. La privatisation pose la question de l'accès universel à ce service, également dans les régions dites «non-rentables». Un tiers de la population alpine vit en zone rurale, par définition moins attractive pour un opérateur privé. D'après la directive européenne sur l'ouverture du marché de l'électricité, il incombe aux Etats membres de mettre en place les conditions cadres pour assurer ce service d'intérêt général.

## Le marché dit libre a besoin de l'Etat pour le réguler

Les pays ont attendu les premières expériences liées à l'ouverture du marché pour légiférer. En Autriche par exemple, un paquet de lois a été mise en consultation début 2006 afin d'assurer la sécurité d'approvisionnement des usagers et une plus grande protection des consommateurs. La modification des conditions cadres devra également faciliter la procédure de changement d'opérateur. En Allemagne, premier pays alpin à avoir ouvert son marché, ce n'est qu'en 2005, lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur l'économie énergétique, qu'une instance de régulation pour le contrôle du prix de l'électricité et du gaz a pu être instituée. L'importance de ces instances augmentera d'autant plus que les dominateurs du marché européen de l'énergie sont toujours moins nombreux, d'où le risque de manque de transparence et d'accords sur des prix surfaits.

## De monopoles publics nationaux en oligopoles privés internationaux

Dans l'UE, on observe une mise en place d'oligopoles toujours plus rapide. Selon les chiffres de l'UE, les trois plus grandes sociétés d'électricité européennes que sont EDF, RWE et EON contrôlent 75 % de la capacité de production d'électricité en Autriche et en Italie, 95 % en France et en Slovénie et 70 % en Allemagne. En Suisse, le marché n'est pas encore ouvert pour les consommateurs mais la tendance est identique. Pour illustration, EDF détient 40 % des actions de la plus grande société suisse d'électricité. La situation d'oligopole international est nouvelle pour les autorités chargées d'assurer un accès aux

services d'intérêt général qui soit équitable. La complexité des participations croisées dans le capital des entreprises active au niveau international rend le travail de surveillance des Etats plus compliqué. Les risques de manipulation du marché s'en trouvent accrus, que ce soit par des concertations entre les opérateurs dominants pour l'établissement des prix ou par une prise d'influence concertée sur la quantité de l'offre. L'IFIEC (International Federation of Industrial Energy Consumers) affirme en 2004 que les dysfonctionnements sur le marché européen de l'électricité sont évidents et que la concurrence, du fait du développement d'oligopoles, est pratiquement inexistante.

## L'entretien des installations : une grande question

La libéralisation du marché et les privatisations laissent apparaître une tendance au sous-investissement de la part des acteurs du marché de l'énergie. EDF par exemple, premier exportateur européen, a divisé par trois depuis 2002 le niveau des investissements du groupe dans une perspective de privatisation. Ces sous-investissements sont problématiques à long terme non seulement pour l'approvisionnement, mais également pour la sécurité. Les économies dans l'entretien d'une centrale nucléaire ou d'un barrage constituent une hypothèque sur notre sécurité et celle des générations futures.

## Degrés de libéralisation variables dans les Alpes :

Le rythme d'ouverture du marché de l'électricité dans les pays alpin est très variable et reflète la culture politique de chacun d'entre eux.

- Libéralisation du marché de l'électricité pour tous les usagers : Allemagne 1999, Autriche 2001, Liechtenstein 2005.
- Libéralisation uniquement pour les grands usagers : Italie 1999, France 2000, Slovénie 2004. Suisse : refus par le souverain en 2002 de la loi sur le marché de l'électricité.



© CIPRA  
**Les trois principaux fournisseurs d'électricité que sont EDF, RWE et EON contrôlent la majorité du marché.**



© CIPRA  
**On investit moins dans les infrastructures en vue de la privatisation.**

# Transports et cohésion territoriale

**Dans la plupart des pays alpins, l'attachement des habitants aux systèmes de transports publics en main de l'Etat est fort et imprégné de l'histoire nationale. Assurer une offre de service public adéquate tout en libéralisant provoque des problèmes encore non résolus. La cohésion entre centres et zones rurales est mise à l'épreuve.**



**150 millions de personnes empruntent chaque jour les transports publics dans l'UE.**

Réd. Le marché des transports publics terrestres de personnes est un secteur qui pèse 100 milliards d'euros par année dans l'UE des 15. Par jour, 150 millions de personnes sont transportées, et pour assurer ce service, 1,5 millions d'emplois sont nécessaires. La Commission européenne, pour qui seul un système libéralisé peut assurer un transport efficace, tente d'accélérer le processus. Dans cette démarche, elle se heurte à des résistances fortes qui prônent la sauvegarde de la mainmise de l'Etat, particulièrement pour sauver les offres de service d'intérêt général. Dans les Alpes, les zones considérées comme «moins rentables» du fait de la faible densité de population sont particulièrement concernées.

## Les transports publics perdent des parts de marché

L'efficacité des services d'intérêt général dans les transports terrestres de personnes ne se mesure pas au volume de la dépense publique, mais au rapport entre leur coût et leurs performances dans un contexte de concurrence déloyale avec d'autres formes de mobilité. Les transports publics ne cessent de perdre des parts de marché. Dans l'UE, entre 1970 et 2001, la part de la mobilité individuelle est passée de 73,8 % à 78,2 % alors que celle des transports en commun terrestres chutait de 24,7 % à 16 %. Dans une optique de long terme, la puissance publique est appelée à définir ses priorités. Comparés au trafic individuel, les transports en commun terrestres sont plus efficaces tant au niveau de la sécurité des usagers, de l'énergie, de la cohésion territoriale, de l'aménagement du territoire ou encore de la qualité de l'air. Aux Etats de mettre en place le système qui assure cette qualité durablement.

## L'UE règle la libéralisation

La Commission européenne estime que la dynamisation des transports publics passe par la libéralisation. Elle a lancé en 2000 une proposition très libérale de règlement relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route afin d'établir un régime concurrentiel. Ce règlement a rencontré une grande résistance et est bloqué depuis 5 ans. Actuellement en révision, le texte final devrait aboutir début 2007. Si les autorités publiques peuvent déjà passer des contrats de service d'intérêt général sur la base d'appels d'offres, leur marge de manœuvre en cas de problèmes de monopole et

d'oligopole d'opérateurs privés n'est pas encore définitivement réglée.

## Pas de solution pour une péréquation efficace

Le modèle du tout Etat n'était pas sans défaut, que ce soit du point de vue de la lourdeur des structures, de la transparence ou de l'efficacité. Avec la réglementation de l'UE, la puissance publique aura la possibilité de continuer de gérer les systèmes de transports et de définir les services d'intérêt général à offrir mais sera mise sous pression par l'effet de concurrence.

Ceci est à considérer dans le contexte de la régionalisation en cours en Europe qui mène à un rapprochement des processus de décisions en direction des usagers, en donnant plus de compétences aux autorités régionales et locales. Par rapport aux monopoles étatiques, ce système perd sa capacité de péréquation à l'intérieur d'une même structure entre activités rentables et non rentables, rendant impossible une tarification sociale identique pour tous sans différencier les prestations selon leur rentabilité. Délocaliser le pouvoir sans donner les moyens aux autorités d'assumer leurs obligations en terme de services d'intérêt général n'est pas la panacée. Les Etats centraux sont encore face à une question sans réponse, comme l'ont affirmé les ministres des transports européens en 2004 lors d'une table ronde organisée sur ce thème dans le cadre de l'OCDE.

## Cohésion territoriale en question

En 2003, environ 25 % du marché des transports publics terrestres de l'UE était ouvert à la concurrence. Les attentes légitimes des usagers et les impératifs de rentabilité des entreprises privées de transports ne font pas toujours bon ménage, surtout en zone à faible densité d'habitants. Il n'y aura pas de concurrence entre le privé et le public dans ces zones, du fait du manque de rentabilité. Le contrôle démocratique, dans l'optique d'assurer sur le long terme la cohésion territoriale entre les centres et les zones rurales, sera déterminant.



**Les transports publics perdent des parts de marché.**



## Pression sur les services liés à la santé

**Les statistiques de l'UE montrent que la part du Produit Intérieur Brut PIB mobilisée par les coûts de la santé dans les pays alpins varie entre 7 et 11 %. L'importance économique de ce secteur est croissante. En terme de places de travail, quelque 10 % des emplois en Europe lui sont liés.**

Réd. Le marché de la santé est atypique puisqu'il est régi par les principes de solidarité et de bien-être social et n'a jusqu'ici pas été soumis fondamentalement à la loi du libre marché.

La Charte des droits fondamentaux de l'UE de 2000 affirme que «Toute personne a le droit d'accéder à la prévention en matière de santé et de bénéficier de soins médicaux dans les conditions établies par les législations et pratiques nationales».

Dans les réflexions de l'UE sur les services d'intérêt général contenues dans son livre vert de 2003, les services liés à la santé sont abordés de façon prudente. En effet, ceux-ci sont gérés de façon différente d'un Etat-membre à l'autre et en tant qu'acquis sociaux, sont ancrés très fortement dans les valeurs collectives nationales.

Cependant, la situation financière des systèmes de santé est extrêmement précaire dans tous les Etats-membres. La réponse à donner à ce problème, comme dans d'autres cas où les finances publiques sont en difficulté, est de laisser jouer la concurrence.

La tendance consiste, comme par exemple en Allemagne, à privatiser des hôpitaux publics gérés en régie par le domaine public. La viabilité financière en matière de santé est un des points forts de la stratégie de l'UE. Mais qu'advient-il de l'accessibilité et de la qualité, deux autres axes de la stratégie de l'UE en matière de santé ?

Ici comme dans les domaines de services de réseau tels que le transport ou l'eau, les parties défavorisées de la population et les zones à faible densité pourraient faire les frais de l'ouverture du marché. Dans une optique de privatisation, seuls les services rentables offriront une qualité et une accessibilité adéquates.

L'expérience des USA montre que, dans un contexte où la santé est commercialisable, les coûts peuvent également exploser. Ils représentent aujourd'hui 15 % du PIB, 6 % de plus que la moyenne de l'UE. Et ce, avec une absence de couverture maladie pour 40 millions d'américains, soit 13 % de la population.



**Le vieillissement de la population entraîne aussi un développement croissant du marché de la santé.**

## Télécommunication : laboratoire de la libéralisation

**Le secteur de la télécommunication en Europe est le ballon d'essai de la libéralisation. Le Rapport sur la situation du secteur des services de télécommunications de la Commission publié en 1992 déjà ouvre le marché des télécommunications à la concurrence.**

Réd. En 1994, le livre vert sur la libéralisation des infrastructures de télécommunications et des réseaux de télévision par câble, définit l'échéancier et la Commission et le Conseil fixent la libéralisation totale des services de téléphonie vocale au premier janvier 1998. En très peu de temps, le service d'intérêt général de la télécommunication a échappé aux Etats-membres, sans qu'ils ne s'en insurgent. Les opérateurs historiques ont donc dû ouvrir leurs réseaux à la concurrence.

La Commission suit de près l'évolution du marché afin de constater si la concurrence joue. En février 2006, elle a publié son analyse économique, rédigée par les Etats membres de l'UE et la Commission au sujet de la concurrence sur les marchés des communications électroniques et l'examen des projets de règles nationales contribuant à la libéralisation des marchés. Ceux-ci ne sont régis que par le droit de la concurrence. Seuls les opérateurs dont la puissance significative sur le marché pourrait empêcher

les consommateurs de bénéficier pleinement des avantages de la libéralisation des télécommunications, sont concernés par cette réglementation.

Le résultat de l'analyse montre que le marché de la télécommunication fin 2005 n'est pas encore «mûr». L'UE a défini 18 marchés de communication électronique tels l'accès au réseau téléphonique public, le service téléphonique international, les services de radiodiffusion etc. Ces marchés sont analysés dans les 25 pays membres, ce qui donne un total de 450 marchés. 16 Etats-membres ont observé une absence de concurrence sur un ou plusieurs des 18 marchés des communications électroniques définis par l'UE. Cinq n'avaient constaté qu'une concurrence partielle sur un ou plusieurs de ces marchés. Sur les 152 marchés analysés (sur un total de 450), 123 n'étaient pas concurrentiels, 19 étaient pleinement, tandis que dix ne l'étaient que partiellement.



**Il était une fois une cabine téléphonique...**

Exemple livre blanc

## Commune hors-AGCS



© www.stoppagts.ch

Réd. L'Organisation mondiale du commerce (OMC) lance en 1986 les travaux pour formuler un Accord Général sur le Commerce des Services (AGCS). Fin 2002, des élus français décident de réagir en constatant le conflit d'intérêt majeur existant entre, d'une part, les droits des collectivités d'opérer librement leurs choix de gestion en liaison avec les attentes de la population et, d'autre part, les clauses de cet accord en cours de négociation au sein de l'OMC. Informé du développement des discussions de l'OMC concernant l'AGCS, le conseil communal d'Échirrolles, une commune de 30'000 habitants dans la région grenobloise, décide de se déclarer hors-AGCS. Cet acte citoyen d'une petite ville contre la grande OMC peut paraître insignifiante, si le mouvement n'avait

pas pris une ampleur inattendue au niveau international et en France, où aujourd'hui plus de 600 municipalités s'engagent.

En 2003, le maire d'Echirrolles affirme devant le conseil municipal que cette démarche «est en concordance avec le rôle des élus de dénoncer une méthode non-démocratique et d'avertir les habitants sur ce qui se manigance, dans l'ombre». En janvier 2005, le statut de commune hors-AGCS est à nouveau à l'ordre du jour au sein du conseil municipal qui confirme sa volonté de continuer sur la voie décrite dans la charte du réseau hors-AGCS. Ce réseau a pour but d'obtenir la suspension de ces négociations qui visent à privatiser les services publics dans leur acception large afin de combler les vœux des transnationales couvrant ce secteur des services et d'exiger le non-démantèlement de tous les services publics et la non-applicabilité de cet accord en cas de signature au sein de l'OMC.

La commune d'Echirrolles est aujourd'hui la seule commune de l'espace alpin français à participer au comité de pilotage hors-AGCS en compagnie de 15 autres communes françaises.

### Protocole Aménagement du territoire et développement durable de la Convention alpine

**Article 9:** Les plans et/ou programmes d'aménagement du territoire et de développement durable comprennent [...] **1.a)** des mesures visant à fournir une offre d'emploi satisfaisante à la population locale et à lui assurer l'approvisionnement en biens et services nécessaires au développement social, culturel et économique ainsi qu'à l'égalité des chances.

Exemple liste noire

## Bavière : le trafic ferroviaire régional en difficulté



© www.pro-bahn.de

**A maints endroits, le trafic ferroviaire régional souffre de la privatisation des Chemins de fer allemands.**

Même si le gouvernement fédéral et le Bundestag vont décider d'ici au début de l'été de la mise en bourse des actions des Chemins de fer allemands (DB AG), la privatisation réalisée en 1994 s'est déjà fait sentir dans la vie quotidienne des voyageurs. L'intention déclarée de la DB AG de supprimer 8 % des 65'000 km de voies d'ici 2010 et un 1/4 de tous les aiguillages et croisements, entraîne des difficultés d'exploitation. En raison du manque de voies de dépassement et d'évitement, il est déjà difficile de réagir aux perturbations du trafic. Les DB ne peuvent atteindre les rendements de capitaux exigés par la bourse qu'en réduisant radicalement leur capital fixe. Cette mesure touche particulièrement les lignes régionales bavaroise. La ligne entre Murnau et Oberammergau est révélateur : certes 10 km de voie en mauvais état ont été assainis – mais après plusieurs

années d'atermoiements et seulement à l'aide de subventions de l'Etat et le land. Toutefois, le bilan est tout sauf positif. La possibilité de croiser à Altenau a été supprimée, les voies ferrées d'Oberammergau ont été réduites à la portion congrue. Depuis lors, aucun train spécial ne va plus à Oberammergau. Les surfaces libérées ont été vendues avantageusement par la DB AG. Dans le centre touristique d'Oberammergau, le guichet a été fermé, de même que la salle d'attente. Les mesures d'accélération de la ligne, annoncées il y a longtemps et devenues toujours plus urgentes – il faut 40 min pour parcourir 24 km – ont été provisoirement abandonnées. Ce modèle commercial de «chemins de fer intégrés» assure de bons rendements à la DB. Comme elle est propriétaire des infrastructures, elle peut exiger des subventions publiques en menaçant de fermer les lignes. Les passagers sont les grands perdants de ce système puisqu'ils sont privés d'un chemin de fer régional attractif. Pour avoir un concept novateur, il faudrait que la propriété des infrastructures ferroviaires régionales reste aux pouvoirs publics et qu'idéalement, ce soit la région qui assume la gestion.

Source : [www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de)

### Protocole Transports de la Convention alpine

**Art. 10:** (...) les Parties contractantes favorisent, dans le cadre de leurs compétences

**1.e)** l'utilisation renforcée du rail et la création de synergies favorables à l'usage entre les transports des voyageurs sur longue distance, les transports régionaux et les transports locaux.

# Résolution de la CIPRA sur la liaison ferroviaire de base Lyon–Turin

Approuvé par le Comité directeur de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes à Schaan/FL le 21 janvier 2006

Réd. Dans l'accord international entre les Etats italien et français sur la construction de l'axe ferroviaire Lyon–Turin, les deux parties se sont données pour objectif d'ouvrir l'ouvrage au trafic à l'horizon 2012–2015. Pour comparaison, le tunnel du Gothard, d'une longueur comparable et dont les travaux ont débuté en 1999, devrait être ouvert entre 2015 et 2016.

Les travaux de sondage sont en cours en France et en Italie. La perspective de ce chantier a mobilisé la population du Val de Suse/I contre la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Turin-Lyon. Les critiques exposées par le mouvement du Val de Suse à l'égard du projet exigent des réponses politiques et des approfondissements techniques et économiques sur le projet, et ce des deux côtés de la frontière.

En particulier, au vu des sentiments exprimés dans la protestation, il est apparu clairement que le processus décisionnel a éludé les phases indispensables qui prévoient la participation des populations et des collectivités locales concernées par les travaux.



© CIPRA-Italie

**Les autorités locales concernées en Italie sont opposées à la construction du tunnel de base Lyon–Turin.**

## RÉSOLUTION SUR LA NOUVELLE LIAISON FERROVIAIRE DE BASE TURIN–LYON POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE

CIPRA–International

1. exprime sa solidarité aux populations du Val de Suse et demande que les autorités italiennes et françaises mettent en place des mesures adéquates de transparence et d'implication des communautés locales relativement au projet de nouvelle ligne ferroviaire Turin–Lyon ;
2. dans l'esprit de la Convention alpine, considère prioritaire le transfert du trafic de marchandises de la route au rail et, pour cette raison, n'est pas contraire a priori à une nouvelle liaison ferroviaire Lyon–Turin, mais subordonne toute évaluation à la définition d'objectifs clairs, crédibles et contraignants de transfert du transport de fret routier au fret ferroviaire, à poursuivre au travers de mesures fiscales, d'incitations économiques et de régulation du trafic ;
3. au même titre, demande aux autorités françaises et italiennes de renoncer définitivement à toute hypothèse de réalisation d'une nouvelle infrastructure routière transalpine, y compris le doublement des tunnels routiers du Fréjus et du Mont–Blanc, et demande en outre un engagement à investir sur des services de mobilité ferroviaire cohérents en vue de l'abandon effectif du transport routier dans l'objectif général de réduire la part de la route dans les trafics sur longues distances ;
4. exprime des doutes sur le fait que les prévisions de trafic justifient la mobilisation de ressources considérables pour un investissement qui de toute façon ne sera pas opérationnel, dans la meilleure des hypothèses, avant 2025, alors que des situations fortement critiques requièrent des garanties d'investissements qui ne peuvent plus être prorogés sur les nœuds et sur les sections les plus congestionnés des réseaux de chemins de fer, ainsi que sur les services nécessaires pour rendre compétitif et fiable le transport de voyageurs et de marchandises ;
5. estime que la mise en chantier d'un projet si complexe doit être subordonnée à une vérification plus approfondie et actualisée des aspects technique, environnemental et économique, vérification qui devrait être confiée de manière transparente et publique à des experts internationaux.

Dominik Siegrist, président de CIPRA–International

Stefan Köhler Président CIPRA–Allemagne	Patrick la Vaguerèse Président CIPRA–France	Damiano Di Simine Président CIPRA–Italie	Jernej Stritih Président CIPRA–Slovénie
Monika Suter, Christine Neff Co-présidentes CIPRA–Suisse	Norbert Weixlbaumer Président CIPRA– Autriche	Roman Zanon Président CIPRA– Tyrol du Sud	Wolfgang Nutt Président CIPRA– Liechtenstein



© CIPRA-Italie

**Vallée de la Suse : la plus importante mobilisation de l'histoire contre une infrastructure de transport dans les Alpes.**

## Peu d'évolution sur le front de la Convention alpine

**Pour la première fois dans l'histoire de la Convention alpine, ses parties contractantes sont invitées à montrer comment elles progressent dans la mise en œuvre de ce traité. Elles s'acquittent de cette tâche avec difficulté. Pendant ce temps, la France s'efforce de démanteler le protocole Transports. Et la déclaration «Population et culture», annoncée depuis longtemps, risque bien d'être un désastre.**



© CIPRA

**En qualité de président de la Conférence alpine, le Ministre autrichien de l'environnement, Josef Pröll, a encore du pain sur la planche d'ici la fin de l'année.**

Réd. En 2005, les parties contractantes ont dû rendre compte pour la première fois de ce qu'elles ont entrepris pour mettre en œuvre les dispositions de la Convention alpine et de ses protocoles d'application. Elles auront ensuite à le faire tous les quatre ans. Or, plusieurs parties contractantes n'ont pas fourni ces rapports à temps ou dans toutes les langues de la Convention. Au moment de la clôture de rédaction du présent CIPRA-Info, Monaco n'avait encore présenté aucun rapport, bien que le délai soit échu depuis la fin août 2005.

### La Convention alpine inconnue des administrations et des tribunaux

L'établissement, tous les quatre ans, d'un rapport sur l'observation des engagements définis par la Convention alpine donne l'occasion aux Etats alpins et à l'UE de montrer ce qu'ils ont fait. Ces rapports offrent également la possibilité de discuter le plus ouvertement possible des éventuelles lacunes dans la mise en œuvre et de rechercher des moyens d'y remédier. Comme exemple de lacune, on peut mentionner le fait que l'Autriche et, dans une moindre mesure la Slovaquie, sont les seuls pays où l'on ait eu connaissance de jugements de tribunaux et de décisions d'autorités s'appuyant explicitement sur la Convention alpine et ses protocoles. Cela montre que les textes juridiques, pourtant en vigueur dans presque tous les Etats, sont encore largement inconnus de l'administration et des tribunaux qui doivent appliquer la loi.

Le comité de vérification qui a pour tâche d'évaluer les rapports a pris du retard dans son travail. Cela s'explique d'une part par le fait que les rapports n'ont pas été remis dans les délais. D'autre part, le Secrétariat permanent de la Convention alpine manque toujours de personnel pour effectuer son travail. A cela s'ajoute le fait que la procédure de compte rendu exhaustif concernant une convention et huit protocoles d'application représente une tâche entièrement nouvelle pour les parties contractantes. Pour le public et les organisations observatrices, ce compte rendu constitue toutefois une excellente occasion de tirer un bilan.

La CIPRA fera donc tout son possible pour que les rapports ne disparaissent pas dans un tiroir mais soient utilisés pour améliorer la mise en œuvre de la Convention alpine.

### La France menace le protocole Transports

La CIPRA s'est employée, avec d'autres organisations, à ce que la signature du protocole Transports par l'UE ne soit pas supprimée de la liste des priorités. Cette initiative a abouti mais il faut maintenant faire pression sur la présidence autrichienne de l'UE, pour que le Conseil décide vraiment de signer ce protocole. L'UE a signé les protocoles Energie, Protection des sols et Tourisme le 9 janvier 2006.

La France, qui a ratifié l'année dernière tous les protocoles encore en suspens, risque maintenant de mettre en difficulté le protocole Transports. En effet, la France a assorti la ratification du protocole Transports d'une série de réserves qui remettent fondamentalement en question l'applicabilité de ce protocole, ce qui a amené la CIPRA à adresser une lettre de protestation à la Ministre française de l'environnement et à demander aux ministres de l'environnement des autres parties contractantes du protocole Transports d'intervenir auprès de la France. Josef Pröll, Ministre autrichien de l'environnement, actuellement président de la Conférence alpine, a répondu à la CIPRA que l'Autriche allait «veiller avec soin» à ce que «les dispositions du protocole Transports ne soient pas affaiblies voire supprimées». Les ministres de l'environnement du Liechtenstein et de l'Allemagne se sont également montrés inquiets, dans des lettres adressées à la CIPRA, de la procédure engagée par la France.

### Population et culture en difficulté

Pour traiter le thème «Population et culture», les parties contractantes de la Convention alpine prévoient une déclaration politique en lieu et place d'un protocole juridiquement contraignant. La mise en œuvre de cette déclaration doit toutefois être surveillée par le comité de vérification. Le projet élaboré à ce jour témoigne d'un esprit conservateur. En outre, il contient un grand nombre de formulations telles que «nous saluons», «nous reconnaissons» ou «nous nous efforçons», ce qui rend pratiquement impossible d'en contrôler la bonne application. La CIPRA a donc rédigé une déclaration plus actuelle et plus contraignante, qu'elle a soumise aux Etats. Une décision sera prise lors de la Conférence des ministres, prévue en novembre de cette année.



© CIPRA

**Les réserves de la France concernant le protocole Transports menacent le progrès de la Convention alpine.**

## Des communes mettent en œuvre «Avenir dans les Alpes»

**La fondation MAVA pour la protection de la nature finance un projet lancé par le réseau de communes «Alliance dans les Alpes» pour succéder à «Dynalp». Ce projet doit permettre l'application des conclusions du projet «Avenir dans les Alpes» de la CIPRA.**

Réd. La fondation MAVA soutient le réseau de communes à hauteur de 1,275 million d'euros, accordé sur une durée de trois ans, dans le but de mettre en œuvre les résultats d'«Avenir dans les Alpes». Les conclusions d'«Avenir dans les Alpes» trouvent ainsi un accès direct au travail mené à la base dans un grand nombre de communes de différents pays.

Le premier projet Dynalp du réseau de communes «Alliance dans les Alpes» a été financé par des fonds Interreg IIIB et il arrive à son terme en juin 2006. A ce moment-là, le projet «Avenir dans les Alpes» de la CIPRA pourra présenter des résultats très concrets de l'évaluation des six questions du projet (voir encadré).

### Concrétiser la Convention alpine

Le projet succédant à DYNALP conserve comme objectif la mise en œuvre des protocoles de la Convention alpine. Le nouveau projet va encore développer le réseau entre les communes. Il prévoit la réalisation de projets communaux, de manifestations collectives, d'événements et d'instruments favorisant la mise en réseau.

Les projets mis sur pied dans les communes constitueront le point essentiel et le poste le plus important du budget de DYNALP<sup>2</sup>, car ils apportent une contribution concrète à la mise en œuvre des protocoles de la Convention alpine et des résultats d'«Avenir dans les Alpes».

Il est prévu de soutenir, dans une proportion atteignant 50 % du coût, des projets devisés entre 20'000 et 40'000 Euros. L'accès aux fonds du projet sera réservé aux communes membres du réseau «Alliance dans les Alpes».

### Manifestations, excursions, échange

Les décisions concernant l'attribution des fonds du projet doivent se prendre suffisamment tôt pour que les communes aient le plus de temps possible à disposition pour la mise en œuvre de leurs projets. Les projets seront choisis par le même jury qui a désigné les lauréats du concours organisé dans le cadre d'«Avenir dans les Alpes».

Les manifestations visant l'échange d'expériences revêtent une immense importance pour le travail dans les communes. Aux débuts du réseau de communes, ces rencontres avaient un caractère plutôt général et servaient à mettre en place le réseau et à mieux faire connaissance. Dans un deuxième temps, les rencontres ont été structurées par thèmes. Dans le cadre de DYNALP, des «Cluster Workshops» ont été organisés pour répondre aux besoins spécifiques des communes les plus actives. Ces workshops consacrés à des thèmes bien précis de même que les excursions joueront un rôle important dans le projet DYNALP<sup>2</sup>. A part les petits ateliers et excursions, il faudrait aussi organiser deux à trois rencontres plus élargies pour refléter les thèmes les plus importants du projet.

### Manifestation de lancement du 20 mai 2006

Le lancement de DYNALP<sup>2</sup>, la manifestation de clôture de DYNALP et la conférence de la CIPRA/Avenir dans les Alpes vont faire l'objet d'une même manifestation, qui se tiendra du 18 au 20 mai 2006, à Bad Hindelang/D. Les résultats de la recherche de savoirs d'«Avenir dans les Alpes» seront présentés le samedi 20 mai, ce qui donnera de premières idées de projets aux communes.



© Biosphärenpark Grosses Walsertal

**DYNALP<sup>2</sup> met en œuvre les résultats d'«Avenir dans les Alpes», par exemple dans les espaces protégés.**

### Les six questions suivantes constituent la base thématique du projet de gestion des savoirs «Avenir dans les Alpes» :

1. Comment exploiter au mieux des chaînes de produits et de prestations de services présentant une plus-value régionale élevée ?
2. Qu'est-ce qui motive les gens, abstraction faite de considérations économiques et écologiques, à vivre dans les Alpes ? Comment peut-on renforcer la capacité d'action sociale d'individus et de communautés ?
3. A quelles conditions les grands espaces protégés servent-ils tout à la fois au développement durable et à la protection de la diversité naturelle ?
4. Quels sont les liens entre mobilité et développement territorial structurel ? Quelles solutions apporter à la forte croissance du trafic touristique, de loisirs et des pendulaires ?
5. Quelles nouvelles formes de prise de décisions peuvent apporter une solution dans la négociation des exigences en matière d'utilisation de l'espace, en vue d'un développement durable ?
6. Quelle est l'incidence des politiques et des instruments sur le futur développement territorial ? Comment les adapter pour qu'ils apportent une meilleure contribution au développement durable ? Comment améliorer les processus d'évaluation politique et de recherche pour réduire le fossé entre recommandations et application pratique ?

## Climalp : actions de promotion de la construction passive

**Le projet climalp de la CIPRA entend promouvoir les maisons passives dans tout l'espace alpin, mais aussi et plus généralement les modes de construction et d'assainissement efficaces sur le plan énergétique et utilisant du bois régional.**



© Projektfabrik Waldhör

**Le Schiestlhaus, le premier refuge construit selon le standard de la maison passive, se trouve au Hochschwab/A, à 2154 m.**

Réd. Depuis une année, des activités de diffusion et d'application des savoirs recueillis en 2004 et présentés en quatre langues dans un rapport et sur un site Internet, se déploient dans la plupart des pays alpins. Ce projet est soutenu par l'Etat du Liechtenstein, différentes fondations privées et divers bailleurs de fonds en fonction des pays.

Pour ce faire, il a fallu d'abord créer un réseau de multiplicateurs, ce qui s'est fait rapidement, grâce à la collaboration des représentations nationales de la CIPRA. Près de 2'000 adresses d'acteurs concernés par la thématique sont aujourd'hui disponibles dans tout l'espace alpin. En outre, les responsables de climalp ont fait l'inventaire détaillé des conditions cadres sur le plan juridique et des possibilités de subvention dont bénéficient les maisons à faible consommation énergétique construites en bois régional. Les premières manifestations d'information nationales ont déjà pu être organisées en Italie, en France et en Autriche grâce aux contacts noués et elles ont rencontré un grand succès.

Dans le cadre d'un échange international d'expériences qui a eu lieu en janvier 2006 à Schaan/FL, les responsables climalp ont discuté de la suite des démarches à entreprendre et ont recherché des possibilités de développer la collaboration entre régions. Il s'est avéré que les concepts élaborés pour 2006 et au-delà sont parfois très différents et qu'ils reflètent la diversité des conditions et des contextes respectifs. Outre des excursions et des manifestations nationales et internationales, un concours et la création de groupes d'expériences sont par exemple au programme. On est tombé d'accord sur le fait que les différents Clubs alpins pourraient constituer des partenaires pour climalp. Il y a un important potentiel pour la construction en bois régional, énergétiquement efficace, dans le domaine de l'assainissement et de la construction de refuges. Des réalisations réussies en Autriche ou en Suisse en témoignent.

Infos : <http://www.climalp.info> (de/fr/it/sl)

## Chambéry est Ville des Alpes de l'Année 2006

**En tant que «Ville des Alpes de l'Année 2006», la ville française de Chambéry s'est fixée un défi : montrer qu'il est possible de mettre en œuvre les objectifs de la Convention alpine et du développement durable dans une ville et de leur donner vie. Dans ce but, Chambéry propose au cours de cette année un programme varié de manifestations et d'activités internationales et régionales.**



© Chambéry Promotion

**Prélude à Chambéry: L. Besson, maire de Chambéry, H. Buhl, 1er maire de Sonthofen (Ville des Alpes 2005), C. Patron, 1ère présidente de la CI Ville des Alpes de l'Année (de droite à gauche).**

Réd. Un jury international, constitué de représentants de la Communauté de travail des villes alpines, de CIPRA-International et de Pro Vita Alpina, qui sont des organisations actives dans l'ensemble des Alpes, nomme tous les ans la Ville des Alpes de l'Année. Pour 2006, son choix s'est porté sur Chambéry car cette ville s'est mise au service de la montagne depuis de nombreuses années déjà en accueillant le siège de plusieurs organisations en rapport avec la montagne et en mettant sur pied des manifestations sur le thème des montagnes. Le jury a notamment été très sensible à l'engagement de Chambéry en faveur des espaces protégés. L'un des temps forts de cette année sera constitué par l'inauguration de la «Maison des Parcs et de la Montagne», cet été, combinée à un congrès international sur le thème des espaces protégés à la périphérie de la ville.

Le 15 juin, l'Association alpine des architectes et ingénieurs organisera un congrès consacré aux dangers

naturels dans les régions de montagne. Autres manifestations internationales au programme : une réunion d'experts sur le thème des forêts de montagne en juin, une conférence des élus des régions de montagne d'Europe le 8 juin, qui aura trait à la collaboration entre régions de montagne, et le Festival des métiers de la montagne, du 23 au 26 novembre. La publication d'une encyclopédie sur les Alpes rédigée par les éditions Glénat, en novembre, constituera une autre contribution sur le long terme.

Deuxième ville française tenante de ce titre, Chambéry est la neuvième Ville des Alpes de l'Année, après Villach/A, Belluno/I, Maribor/SI, Bad Reichenhall/D, Gap/F, Herisau/CH, Trente/I et Sonthofen/D.

Infos : [www.mairie-chambery.fr](http://www.mairie-chambery.fr) (fr)  
[www.villedesalpes.org](http://www.villedesalpes.org) (de/fr/it/sl)

# La petite sœur de la CIPRA

**CIPRA-Tyrol du Sud est la seule représentation régionale dans le cercle bigarré de la CIPRA. «Association faitière pour la protection de la nature et de l'environnement» de son «nom civil», cette association a été fondée en 1982.**

Réd. Après sa création, l'association n'a pas tardé à nouer des relations avec la CIPRA. En 1984, elle devint l'adresse de contact de la CIPRA pour l'Italie. L'adhésion en qualité de Comité régional suivit en 1986. Quand CIPRA-Italie fut créée, un règlement spécial permit à notre association faitière de rester un membre à part entière de la CIPRA.

## Le Tyrol du Sud, un microcosme

CIPRA-Tyrol du Sud travaille au sein d'un microcosme alpin : des hommes et des femmes de langue maternelle allemande, italienne et ladine y vivent ; la province compte des vignobles de type méditerranéen et des paysages de haute montagne ; la culture urbaine côtoie la vie rurale, l'agriculture cohabite avec l'industrie high-tech. Tout cela – ainsi que la large autonomie politique dont jouit la région – fait de cette province d'un demi-million d'habitants un Etat dans l'Etat, avec tous les avantages et les inconvénients que cela implique.

Alors que CIPRA-International évolue sur le terrain diplomatique, que les CIPRA nationales surveillent de près leurs gouvernements nationaux, CIPRA-Tyrol du Sud est une organisation de protection de l'environnement tout à fait basique, qui descend parfois dans la rue lorsque c'est nécessaire. Avec ses d'organisations membres, CIPRA-Tyrol du Sud peut s'inquiéter de l'abattage d'un arbre menacé, lutter contre la construction d'un centre de sports motorisés ou même se préoccuper du tunnel de base du Brenner. Dans le concert des CIPRA, la représentation du Tyrol du Sud est la petite sœur impertinente qui prend les politiciens au mot et démasque ceux qui détruisent la nature. Elle n'a pas peur de se mouiller, comme en témoignent notamment les procédures judiciaires en cours de CIPRA-Tyrol du Sud contre l'administration de la Province pour ses atteintes à l'environnement.

## Un risque et une chance à la fois

Nous touchons ainsi au problème spécifique de CIPRA-Tyrol du Sud. A quoi peuvent aboutir des pro-

tecteurs de la nature dans un pays qui nage dans l'argent et dont le chef du gouvernement, qui jouit d'un pouvoir autocratique, poursuit manifestement depuis plus de 15 ans l'objectif de bétonner le pays de bas en haut, dont les citoyennes et citoyens commencent seulement à se réveiller et à comprendre qu'ils doivent prendre en main la protection de leur patrie ? Il y a 20 ans déjà, un sage représentant de CIPRA-Tyrol du Sud déclarait que le manque d'argent constituait la meilleure protection pour la nature. Hélas, il y a encore suffisamment de fonds pour faire passer une énorme route de contournement autour de chaque village, construire une route pour chaque alpage, aménager une piste de ski sur chaque versant, doter chaque ruisseau d'une centrale hydroélectrique. En revanche, les transports publics sont laissés pour compte.

L'image idyllique que montre le petit Tyrol du Sud est de plus en plus trompeuse. L'univers paradisiaque présenté par la publicité touristique, vantant – à coups de subventions – les mérites de ses pommes et de son lard, se heurte à une réalité moins rose avec la dégradation du paysage et une péjoration croissante de la qualité de l'air. En hiver, les villes de Bolzano, Merano, Bressanone, Brunico sont en partie fermées au trafic automobile à cause de la concentration trop élevée de poussières fines, tandis que l'autoroute du Brenner peut empester l'air sans problème. Dans mainte commune touristique, il se pourrait que l'«air des montagnes» ne soit pas plus sain que celui des villes d'où viennent les visiteurs en quête de détente.

Au Tyrol du Sud, on retrouve au niveau régional les problèmes que doit gérer la CIPRA à plus grande échelle. CIPRA-Tyrol du Sud prend le pouls de son époque, Et, dans le cercle des « grandes » CIPRA, elle se sent pour ainsi dire comme la petite sœur.

*CIPRA-Tyrol du Sud c/o Dachverband für Natur- und Umweltschutz, Kornplatz 10, I – 39100 Bozen, Tel.: 0039 471 97 37 00, Fax: 0039 471 97 67 55, e-mail: info@umwelt.bz.it, web: www.umwelt.bz.it*



**Roman Zanon, président de CIPRA-Tyrol du Sud**



**Klaus Prokopp, directeur de CIPRA-Tyrol du Sud**



**Action contre l'aménagement d'un terrain pour la pratique des sports motorisés et le test des chars d'assaut dans la région de la Frizzi Au/I.**

## Les membres de la CIPRA-Tyrol du Sud :

Club alpin du Tyrol du Sud, Lia per Natura y Usanzas, Communauté de travail pour la protection de la nature et de l'environnement du Val Pusteria, Société sud-tyrolienne pour la promotion de la santé, Communauté de travail pour l'étude des oiseaux, Fédération de tir, Groupe de travail des maîtres d'enseignement secondaire du Tyrol du Sud, Ligue de protection des animaux, Arche B, Association touristique « Les Amis de la Nature » de Merano, Fédération des cultivateurs alternatifs, Groupe de protection de l'environnement du Val Venosta, Association pour la sauvegarde du patrimoine du Tyrol du Sud, Fédération des guides de montagne et professeurs de ski du Tyrol du Sud.

Conférence annuelle 2006 de la CIPRA

# Le changement climatique et les Alpes : tourisme et aménagement du territoire soumis au stress de la météo



© Gesellschaft für ökologische Forschung

**Dans le contexte du réchauffement climatique, les canons à neige permettent seulement de lutter contre les symptômes.**

Les Alpes sont considérées comme un système de pré-alerte concernant les effets du changement climatique. La température moyenne dans les Alpes a augmenté de 1,5°C durant les 50 dernières années, deux fois plus que la moyenne planétaire. On prévoit une nouvelle élévation d'au moins 1,5 à 6°C d'ici la fin du 21<sup>ème</sup> siècle. A titre de comparaison, la différence de température entre la dernière époque glaciaire et aujourd'hui n'est que de 4°C. Des changements radicaux sont inévitables même si l'on se fixait des objectifs internationaux de protection du climat plus ambitieux et qu'on s'efforçait de prendre des mesures drastiques sur l'ensemble de la planète.

Parallèlement, l'espace alpin réagit de manière particulièrement sensible aux changements climatiques. On s'attend à une augmentation des événements météorologiques extrêmes (pluie, vent, neige) et à un déplacement de la limite du permafrost, entraînant des avalanches, des coulées de boue, des inondations et des chablis plus fréquents. On prévoit également une diminution de la couverture neigeuse problématique pour les stations touristiques de moyenne altitude.

La conférence 2006 de la CIPRA est donc consacrée à la menace croissante de dangers naturels pesant sur les régions alpines et aux conséquences du changement climatique sur le tourisme alpin. Comment l'aménage-

ment du territoire peut-il s'adapter à la multiplication des événements climatiques extrêmes ? Quelles sont les nouvelles approches à appliquer pour gérer le risque croissant de dangers naturels ? Vaut-il la peine d'investir dans les canons à neige et quelles sont les alternatives à disposition ? Quelles sont les opportunités du changement climatique pour le tourisme dans les Alpes ?

La présentation d'exemples locaux et régionaux de bonne pratique, basés sur l'application de stratégies durables pour la gestion des dangers naturels et de stratégies d'adaptation de l'économie touristique, constituera l'une des priorités de la conférence. Des initiatives exceptionnelles visant la réduction des gaz à effet de serre seront également exposées.

Cette conférence s'adresse aux politiciens et politiciennes, aux expertes du tourisme et de l'aménagement du territoire, aux professionnelles des milieux administratifs et du développement régional ainsi qu'aux représentantes des ONG. Elle est combinée avec la manifestation de clôture du projet Interreg III B Dynalp, une initiative du réseau de communes «Alliance dans les Alpes». La conférence aura lieu du 18 au 20 mai 2006 à Bad Hindelang/D. Des informations complémentaires sur le programme et les modalités d'inscription figurent sous <http://www.cipra.org> (de/fr/it/sl).



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

## IMPRESSUM

**Bulletin d'information de la CIPRA**  
Publication trimestrielle

Rédaction (Réd.) : Andreas Götz, Michel Revaz, Aurelia Ullrich, Felix Hahn, – CIPRA-International – Autres auteurs/auteures : Klaus Prokopp – Coordination : Tanja Galehr – Traductions : Fabienne Juillard, Nataša Leskovic Uršič, Carlo Gubetti, Christine Breuss – Réproduction avec mention de la source – Imprimé sur papier recyclé – Versions française, italienne, allemande et slovène – Layout : Tanja Galehr, Julia Grünenfelder – Tirage : 11.000 ex. – Impression : Gutenberg AG, Schaan/FL

**CIPRA-International**, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan,  
Tel. : 00423 237 40 30, Fax. : 00423 237 40 31, [cipra@cipra.org](mailto:cipra@cipra.org), [www.cipra.org](http://www.cipra.org), [www.alpmedia.net](http://www.alpmedia.net)

### Comités nationaux:

**CIPRA-Deutschland**, Heinrichgasse 8, D-87435 Kempten/Allgäu,  
Tel. : 0049 831 52 09 501, Fax : 0049 831 18 024, [info@cipra.de](mailto:info@cipra.de), [www.cipra.de](http://www.cipra.de)

**CIPRA-France**, 5, Place Bir Hakeim, F-38000 Grenoble  
Tel. : 0033 476 48 17 46, Fax : 0033 476 48 17 46, [cipra-france@wanadoo.fr](mailto:cipra-france@wanadoo.fr)

**CIPRA-Italia, c/o Pro Natura**, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino  
Tel. : 0039 011 54 86 26, Fax : 0039 011 503 155, [cipra@arpnet.it](mailto:cipra@arpnet.it)

**CIPRA-Liechtenstein**, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan  
Tel. : 00423 232 52 62, Fax : 00423 237 40 31, [info@lgu.li](mailto:info@lgu.li), [www.lgu.li](http://www.lgu.li)

**CIPRA-Österreich**, c/o Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien  
Tel. : 0043 1 401 13 36, Fax : 0043 1 401 13 50,  
[info@cipra.at](mailto:info@cipra.at), [www.cipra.at](http://www.cipra.at)

**CIPRA-Schweiz**, Hohlstrasse 489, CH-8048 Zürich  
Tel. : 0041 44 431 27 30, Fax : 0041 44 430 19 33, [cipra@cipra.ch](mailto:cipra@cipra.ch), [www.cipra.ch](http://www.cipra.ch)

**CIPRA-Slovenija**, Večna pot 2, SI-1000 Ljubljana, Tel. : 00386 1 200 78 00 (int. 209),  
[cipra@gozdis.si](mailto:cipra@gozdis.si), [www.cipra.si](http://www.cipra.si)

### Représentation régionale:

**CIPRA-Südtirol**, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen  
Tel. : 0039 0471 97 37 00, Fax : 0039 0471 97 67 55, [info@umwelt.bz.it](mailto:info@umwelt.bz.it), [www.umwelt.bz.it](http://www.umwelt.bz.it)

### Membre associé

**Nederlandse Milieu Groep Alpen (NMGa)**, Keuchenushof 15, NL-5631 NG Eindhoven,  
Tel. : 0031 40 281 47 84, [nmg@bergsport.com](mailto:nmg@bergsport.com), [www.nmg.bergsport.com](http://www.nmg.bergsport.com)

Adressänderungen nach A1, Nr. 552, melden.

Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient Porre una crocette secondo il caso	
Weggezogen: Nachsendefrist abgelaufen A démissionné: Délai de réexpédition expiré Passato il termine di ripedizione scaduto	Un- genügend insufficiente scuito
Adresse unrichtig indirizzato insufficiente	Nicht- bekannt Inconnu Scopo- scuito
	Annahme verweigert Refusé Respinto
	Gestorben Décédé Deceduto