



info

N° 56 · april 2000 · 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



Le trafic augmente plus vite que la prise de conscience

Quand les solutions sont trop simples

En 1994, la CIPRA soutenait dans sa résolution de Belluno que les axes ferroviaires transalpins possédaient encore d'immenses capacités inexploitées dont il fallait tirer parti au plus vite pour transférer le transport de marchandises de la route sur le rail. « Faux, les chemins de fer sont déjà à la limite de leurs possibilités », telle fut la réaction officielle. Dans le 1er Rapport sur l'état des Alpes, en 1998, nous avons quantifié la déclaration de Belluno: actuellement, seul 30% des capacités de transport des chemins de fer transalpins

En revanche – affirment les compagnies de chemins de fer, tout comme la CIPRA – ces capacités ne seront pas exploitées tant que le trafic routier restera aussi bon marché. Nous ajoutons: et tant que le transport ferroviaire ne sera pas plus efficace et plus fiable.

En tous les cas, le doute n'est plus de mise: il existe une solution – et même à court terme. En y mettant de la bonne volonté, on pourrait bientôt transporter sur le rail tout le trafic transalpin de marchandises. Les citoyens et citoyennes de l'espace alpin qui subissent les nuisances du trafic doivent le savoir.

Alors qu'attendons-nous? Que le monde politique aussi se réveille. Les instances politiques doivent se rendre compte que la balle est maintenant dans leur camp. Elles doivent agir et elles disposent même de bonnes conditions pour le faire. La reconnaissance de la part de l'UE de la redevance poids lourds liée aux prestations RPLP votée en Suisse permet d'introduire des taxes similaires dans les autres pays de l'UE, en particulier dans les régions sensibles. Une pétition, soutenue par plus de 500 associations, a été déposée auprès de l'UE pour qu'une redevance poids lourds liée aux prestations RPLP soit introduite dans toute l'Europe.

On peut comprendre, sans pour autant l'accepter, que les gouvernements de Rome ou de Paris ne soient pas particulièrement intéressés par ces questions: les Alpes sont pour eux en périphérie de la province. Il est par contre tout à fait incompréhensible que les gouvernements régionaux de l'espace alpin n'aient encore jamais formulé ces revendications de façon claire et explicite. Il faudrait absolument qu'ils s'impliquent davantage. Une pression soutenue exercée par les régions alpines pourrait amener d'importants changements tant à l'échelle nationale que sur le plan de l'UE. On peut se demander pourquoi elles ne s'y emploient pas.

Helmuth Moroder
1er Vice-Président de CIPRA-International



Foto: CIPRA

Éditorial

est exploité. « Inexact », fut à nouveau la réaction officielle, « nous avons besoin de nouvelles transversales ferroviaires, sans quoi nous ne pourrions plus faire face à la demande ».

Depuis lors, les divers partenaires se sont mis à jouer cartes sur table, en particulier, et c'est intéressant de le constater, les compagnies ferroviaires. Si l'on se rapporte à leurs déclarations, la CIPRA a même sous-estimé le potentiel des lignes ferroviaires existantes. Ainsi Claudio Demattè, président des chemins de fer italiens, a récemment déclaré que la ligne du Brenner pourrait sous peu transporter 30 millions de tonnes par année, soit quatre fois plus qu'aujourd'hui. On pourrait en dire autant, constatent de hauts fonctionnaires des chemins de fer, de la ligne Turin-Lyon, de celle du Gothard ainsi que de la majorité des autres transversales ferroviaires alpines.

SOMMAIRE



● TRANSPORTS

- 4 Etude de l'OCDE sur les transports alpins viables : Réalisables sans révolution
- 5 Pollution de l'air due au trafic transalpin
Axe du Brenner: les chiffres parlent d'eux-mêmes

CONVENTION ALPINE

- 6 Mise en œuvre de la Convention alpine
Secrétariat permanent, Protocole Transports & Co.

ACTUEL

- 7 Le réseau de commune en visite en Slovénie
La Direction Générale XVI pour le développement régional et les Alpes

● LIVRE BLANC /
LISTE NOIRE

- 8 Zones dangereuses: nouvelle approche en Autriche
Espaces protégés: la Lombardie fait marche arrière

PUBLICATIONS

- 9 L'avenir des villes des Alpes en Europe
Bibliographie de la Convention alpine
Avec des yeux grands ouverts à travers le Liechtenstein

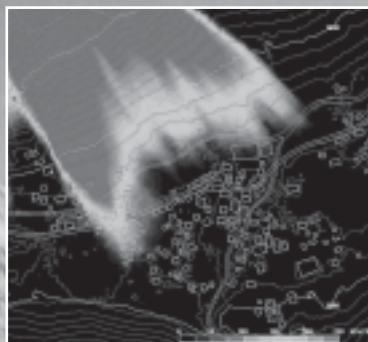
● NOUVELLES
DES PAYS ALPINS

- 10 Alternatives ferroviaires en France
France: opposition au transit routier en montagne
Italie: Massello en conflit avec l'ENEL
Neige artificielle au Liechtenstein

- 11 CIPRA-Allemagne sur Internet
Bavière: Symposium sur la mise en oeuvre de la Convention alpine par la fraction SPD
Italie: motoneiges

● ACADÉMIE D'ÉTÉ

- 12 Il est temps de s'inscrire!



Etude OCDE sur les transports alpins écologiquement viables

Réalisables sans révolution

« La région alpine constitue une zone très sensible en raison de sa topographie mais aussi de la concentration du trafic sur un espace restreint ». Cette constatation se trouve dans le préambule de l'étude commune de l'Autriche, de la France et de la Suisse présentée en janvier à Chambéry par les auteurs du projet pilote TEV (Transports Ecologiquement Viables) dans les Alpes de l'OCDE. Cette étude a été réalisée dans le cadre de l'étude de l'OCDE sur des transports écologiquement viables.

Par une analyse rétrospective, l'étude analyse à partir d'objectifs définis (ceux d'un TEV à l'horizon 2030) les mesures à prendre.



réd. – Le contexte de cette étude trinationale sur des transports alpins écologiquement viables est constitué par la Convention alpine qui donne aux parties contractantes comme objectif de réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport interalpin et transalpin (...). Ce projet pilote a pour but de déterminer les objectifs et les critères pour des transports viables dans les Alpes et d'étudier les stratégies et mesures nécessaires pour mettre en œuvre des transports transalpins et intra-alpins viables.

Critères communs

Six critères ont été retenus pour des TEV en 2030, représentant des effets locaux, régionaux et globaux. Une partie de ces critères est fixée par l'Organisation mondiale de la santé (pollution, bruit imputables aux transports).

- total des émissions de CO₂: <20% du total des émissions de CO₂ de 1990.
- total des émissions de NO_x: <10% du total des émissions de NO_x de 1990.
- total des émissions de COV: <10% du total des émissions de COV de 1990.
- selon les conditions locales et régionales, pour les émissions de particules fines: réduction de 55% à 99% par rapport à 1990.
- selon les conditions locales et régionales, pour le bruit: 55 décibels en période diurne et 45 décibels en période nocturne et à l'intérieur des habitations.
- l'emprise sur le sol devrait être diminuée par rapport au niveau de 1990.

Catégories de mesures dans le scénario TEV

Les participants au projet global TEV de l'OCDE ont en général prévu que entre 40 et 45% de l'effort nécessaire pour satisfaire aux critères de TEV portera sur la technologie et entre 55 et 60% portera sur la gestion de la demande et sur l'adoption de modes de transport plus durables.

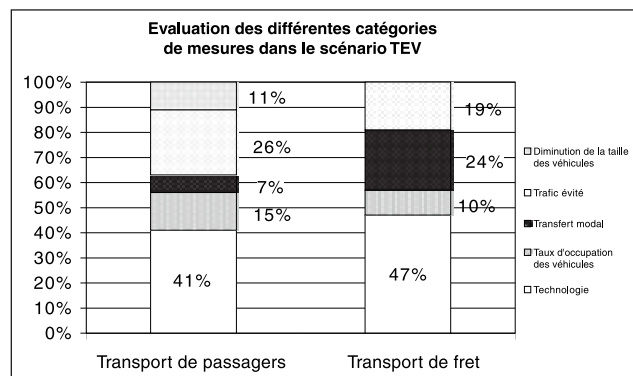
Contrairement à l'étude générale de l'OCDE, les auteurs du projet pilote concernant les Alpes estiment que les avancées technologiques composent environ les deux tiers des conditions pour atteindre un transport écologiquement viable, alors qu'un seul tiers concerne la gestion de la demande.

Effet positif sur le marché du travail

La mise en œuvre des mesures menant à un TEV dans les Alpes n'a aucune conséquence significative sur la croissance économique ni sur l'emploi. Un exercice de modélisation économique réalisé par l'équipe autrichienne montre même qu'à l'horizon 2015, la croissance du PIB serait affectée par moins de 0,1% par an, alors que le taux de chômage diminuerait de 6,3% à 5,9%.

Selon les auteurs de l'étude, la plupart des instruments politiques nécessaires sont en place ou à l'ordre du jour. Reste à les mettre effectivement et rapidement en œuvre, ce qui n'est pas le cas actuellement. La politique générale concrète des transports en Europe demeure une politique ayant pour but d'absorber par des réalisations techniques l'augmentation du trafic, trop souvent par la route. Cela ne peut durer, particulièrement pour les personnes subissant les nuisances insupportables du trafic. Le courage des politiques n'est pas toujours à la hauteur du contenu louable de certains documents et études officiels (livres blancs, conventions, memorandum etc.). Cette étude a le mérite de montrer quelles sont les priorités et d'aborder la problématique de façon transsectorielle, ce qui n'a malheureusement pas encore été intégré par les politiques.

La brochure en fr., it., al. et slov. peut être commandée auprès du Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie, Stubenbastei 5, A-1010 Wien, ISBN 3-902010-28-2



Pollution atmosphérique due aux transports dans les Alpes

réd. – Les chiffres sur les mesures de qualité de l'air font parfois l'objet d'interprétations menant à des conclusions farfelues: les chiffres actuellement à disposition à Chamonix et en vallée de la Maurienne montrent que l'absence de camions dans la vallée de Chamonix depuis l'accident du tunnel du Mont Blanc n'a pas d'effet positif sur la qualité de l'air et le passage du double de camions dans la vallée de la Maurienne n'a pas d'effet négatif. Ces mesures respectent techniquement les standards de relevés. Elles ne peuvent cependant être interprétées correctement que si l'emplacement des appareils de mesures sont idoines et si elles sont pondérées par des facteurs tels que la météorologie locale.

Durant la fermeture de l'autoroute du Gotthard pour cause d'avalanches (18 au 26 février 1999), le trafic nord/sud sur l'axe du Gotthard a été dévié vers l'axe du San Bernardino. Sur l'axe du Gotthard, les concentrations d'oxydes d'azote (NO_x) ont diminué de

moitié aux abords des routes. Dans des zones plus éloignées de l'autoroute, une diminution globale de un quart a été enregistrée. A l'inverse, sur l'axe du San Bernardino, des valeurs significativement plus élevées que la normale ont été mesurées: le taux d'oxydes d'azote a pratiquement doublé.

Lors de la réunion de l'ITE (Initiative Transport Europe) à Chamonix au début mars 2000, les associations ont demandé à Mme Voynet, Ministre de l'Environnement, présente lors de cette Conférence, de mettre en place un Observatoire des transports en montagne (Alpes et Pyrénées), à l'instar de l'observatoire associatif qui vient d'être institué après le naufrage de l'Erika pour les transports maritimes. La création de cet observatoire constitue un élément central pour le contrôle de l'efficacité des mesures prises dans la politique des transports et pour l'information du public et devrait déjà exister depuis longtemps dans tout l'Arc alpin dans le contexte de la Convention alpine.

© Geschäft für ökologische Forschung, München



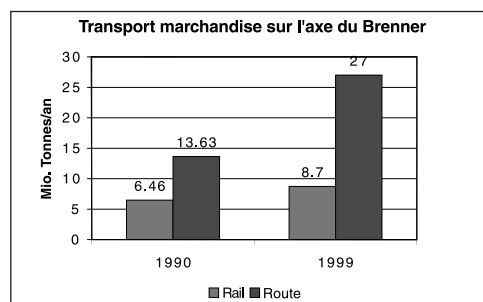
Axe du Brenner: les chiffres parlent d'eux-mêmes

réd. – L'augmentation du transport de marchandises par l'axe du Brenner entre 1990 et 1999 a été six fois plus importante sur la route – 13,37 millions de tonnes – que sur le rail, où elle n'a atteint que 2,24 millions de tonnes. Actuellement, trois fois plus de marchandises sont transportées par la route que par le rail. Simultanément, on fait fi de toutes les revendications en faveur de la vérité des coûts. Un trajet par le Brenner coûte aujourd'hui nettement moins qu'en 1994. Ce changement doit être imputé d'une part à la suppression des temps d'attente à la frontière et d'autre part à la suppression de la contribution financière au trafic routier, qui n'a été que partiellement compensée par l'augmentation du péage.

Tant dans l'accord sur le transit conclu entre l'Autriche et l'UE que dans l'accord d'adhésion à l'UE, il a été convenu d'un nombre limité d'écopoints, qui sont distribués aux transporteurs et calculés en fonction des émissions de NO_x des poids lourds. Lorsque le nombre de trajets fixé est dépassé de plus de 8 %, il s'ensuit une réduction supplémentaire des écopoints l'année d'après. En fait, le nombre de trajets à travers l'Autriche soumis aux écopoints a été dépassé de presque

14 %. C'est pourquoi, la Commission a proposé une réduction supplémentaire d'environ 2,4 millions d'écopoints pour l'an 2000, ce qui correspond à peu près à 380'000 passages de poids lourds. Le 2 mars 2000, cette proposition conforme aux accords conclus a été ajournée dans le cadre d'une commission sur le transit à Bruxelles et n'a pas été mise à exécution. Toutefois, deux tiers des écopoints pour l'an 2000 étaient déjà distribués avant cette réunion décisive.

Tant dans l'accord sur le transit que dans l'accord d'adhésion à l'UE, il a été convenu de réduire de 60 % les émissions polluantes causées par le transit des poids lourds. Avec cette augmentation du transit des poids lourds, on en est aujourd'hui bien loin. L'augmentation dramatique du trafic a réduit à néant les améliorations techniques. Ce constat peu réjouissant vaut également pour les nuisances sonores.



Source: Transit Forum Austria-Tirol

Mise en œuvre de la Convention alpine

La Délégation suisse au Comité permanent de la Conférence alpine a présenté 11 principes pour la mise en œuvre de la Convention alpine. De l'avis de la CIPRA, ce document est quelque peu superficiel et omet des points importants. De plus, la CIPRA déplore que ces principes soient formulés de façon très peu contraignante.



réd. – Dans le contexte de mise en œuvre de la Convention, la création d'un Secrétariat permanent constitue une condition préalable aux progrès concrets de la Convention alpine. Ce secrétariat aurait pour tâche de coordonner et de soutenir le travail de mise en œuvre des parties contractantes (voir article sur cette page).

Il s'agit aussi de comprendre que la mise en œuvre d'une convention est irréalisable sans moyens financiers. Il faut que les parties contractantes indiquent clairement si elles sont prêtes à mettre à disposition

des fonds pour financer les mesures décidées. Dans le cas contraire, les principes de la Suisse resteront lettre morte.

Le fait que le document suisse fasse valoir la mise en œuvre des protocoles existants contre la mise en route de nouveaux protocoles pose problème. Ces deux domaines d'activité ne s'excluent en aucune manière. Ce n'est pas la première fois que l'on retarde l'élaboration des protocoles manquants (population et culture, qualité de l'air, déchets, régime des eaux) sous prétexte qu'il faudrait d'abord mettre en œuvre les protocoles existants. La Convention alpine poursuit une approche globale de la durabilité. C'est pourquoi il est impossible, si l'on veut respecter l'esprit de cette convention, de ne concrétiser que certains domaines par des protocoles d'application, et d'en négliger d'autres.

Secrétariat permanent, Protocole Transports, etc.

La présidence suisse de la Convention alpine a mis la question brûlante du «Secrétariat permanent» à l'ordre du jour de sa réunion de mars. Une fois de plus, la CIPRA a fait valoir ses arguments dans sa prise de position.

La réunion de mars du Comité permanent de la Conférence alpine a eu lieu après le bouclage de l'édition du présent CIPRA-Info. La prochaine réunion se tiendra en mai déjà. Le bouclage de l'édition du CIPRA-Info n°57 se fera après cette réunion, ce qui nous permettra de vous présenter en détail le contexte dans lequel s'ouvrira la VI^{ème} Conférence alpine (Conférence des ministres de l'environnement des Etats alpins, organisée tous les deux ans) des 30 et 31 octobre 2000 à Lucerne/CH.

réd. – Le système actuel du secrétariat assumé à tour de rôle représente de prime abord une solution tout à fait démocratique. Malheureusement, la Convention alpine ne peut fonctionner efficacement sans un Secrétariat permanent. La présidence en place assume l'administration nécessaire et réunit une équipe de collaborateurs et collaboratrices qui doit d'abord se familiariser avec les tâches à accomplir. On perd ainsi un temps précieux, qui pourrait être mieux employé s'il était consacré à un travail de fond et à la mise en œuvre de la Convention. A peine les responsables se sont-ils familiarisés avec leur travail que c'est au tour d'un nouvel Etat d'assumer la présidence. Dans le contexte actuel, l'administration du secrétariat par l'Etat président laisse forcément à désirer sur le plan de la coordination et de l'efficacité, mais il n'en reste pas moins qu'il faut en assumer les coûts. Actuellement, l'argent investi sert à subventionner des efforts inutiles et inopérants au lieu d'un travail efficace de coordination et d'application.

C'est pourquoi la CIPRA a demandé qu'un Secrétariat permanent soit mis en place en 2001. Il faut espérer

que les Parties contractantes de la Convention alpine seront enfin prêtes à faire le pas, maintenant que tous les Etats signataires ont ratifié la Convention.

Protocole «Transports» et règlement des litiges

Au moment de boucler l'édition du présent bulletin, nous constatons que la question du protocole Transports n'est toujours pas réglée. Pendant des années, l'Autriche a réclamé un «bon» protocole «Transports» qui corresponde aux directives de la Convention alpine. Maintenant, c'est précisément l'Autriche qui ne veut pas renoncer à ses divers projets de construction de routes et qui s'engage en faveur d'une atténuation du texte.

La CIPRA s'était momentanément retirée des réunions pour l'élaboration d'une procédure de règlement des litiges. Comme l'Allemagne vient d'accepter une procédure arbitrale contraignante en cas de litiges concernant la Convention alpine, cette affaire semble maintenant trouver une conclusion favorable. Les représentants de la CIPRA ont reçu du ministère allemand de l'environnement une invitation pour dissiper les «malentendus» sur la position de l'Allemagne. La rencontre a eu lieu à Berlin, après le bouclage de l'édition du présent CIPRA-Info.

Le réseau de communes en visite en Slovénie

Le réseau de communes «Alliance dans les Alpes» lancé par la CIPRA a accueilli de nouvelles communes membres depuis sa fondation. Son ambition est de favoriser la mise en œuvre d'un développement durable au sein des communes et l'échange d'expériences par delà les frontières linguistiques et nationales.

réd. – Le réseau de communes «Alliance dans les Alpes», qui rassemble des communes des sept pays alpins, est une association fondée en 1997, à l'issue d'une phase pilote d'une année et demie. Durant cette phase pilote, la CIPRA, en collaboration avec l'Alpenforschungsinstitut de Garmisch-Partenkirchen, avait assuré la mise en place du réseau. Puis, après sa fondation, l'association a assumé elle-même la gestion de ses activités. Le Bureau du réseau est maintenant unanime à souhaiter que certaines activités, d'ordre administratif notamment, soient à nouveau assumées par la CIPRA.

Les 38 membres de l'association, qui regroupe actuellement 95 communes, s'efforcent de mettre en œuvre la Convention alpine et les principes du développement durable au moyen de projets réalisés dans les communes. De plus, la communication et l'échange d'expériences font partie intégrante de l'«Alliance dans les Alpes». Dans cet esprit, une excursion a lieu chaque année dans un des pays alpins. Cette année, l'association se rend en Slovénie du 24 au 27 mai. La visite des communes membres de Kranjska Gora et de Bovec sera naturellement au programme. Des thèmes comme l'agriculture de montagne, le trafic et le tourisme seront également abordés à différents endroits. Il va de soi qu'on ne manquera pas non plus de visiter le parc national du Triglav.

www.alpenallianz.org



Rainer Siegele,
Président d'Alliance
dans les Alpes et
maire de Mäder, A

La Direction Générale XVI et les Alpes

Nommé Commissaire européen chargé de la politique régionale (Direction Générale XVI) en 1999, Michel Barnier a assumé auparavant les fonctions de Ministre de l'Environnement français et président de la Conférence alpine ainsi que de Coprésident du Comité d'organisation des JO d'Albertville. Son rapport à l'espace alpin, en tant que savoyard et de par les fonctions exercées, est évident. Mais quels sont ses objectifs actuels dans le cadre de ses nouvelles fonctions de commissaire européen ?

réd. – Dans les discussions visant à la préparation du programme européen INTERREG III (2000-2006), M. Barnier a présenté des orientations qui ont permis que l'espace alpin dans son ensemble soit éligible, notamment au volet A de la coopération transfrontalière, et surtout au volet B de la coopération transnationale ce qui n'était pas le cas lors d'INTERREG II. De ce fait, et dans l'esprit de la Convention alpine, il va être possible de financer des initiatives transnationales sur l'ensemble de l'Arc alpin.

Pour ce qui concerne la résolution du problème des transports alpins, M. Barnier estime que sa Direction Générale est directement concernée. Il voit trois sens à l'action à mener dans le domaine des transports : priorité à l'environnement, coopération transfrontalière et aménagement du territoire européen (ce dernier point n'étant pas encore dans les compétences communautaires). Le volet B d'INTERREG III prévoit explicitement par exemple de promouvoir des systèmes de transport efficaces et durables.

Du fait de la présence de M. Barnier à la Direction Générale, il est certain que les Alpes ne seront pas oubliées dans la politique régionale de l'UE. Reste à espérer que les fonds soient dévolus à des actions respectant les principes de la Convention alpine.

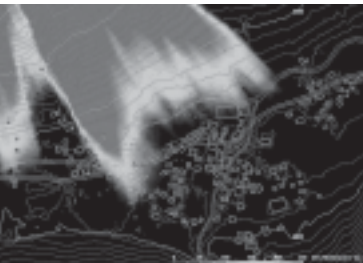
Source: Intervention à Genève lors du colloque «Tunnel 2000, enjeu des traversées alpines en termes de développement durable» du 16 décembre 1999



Michael Barnier,
Commissaire
européen responsable
de la politique régionale

© Europäische Gemeinschaften, 1995 – 2000

Zones dangereuses : nouvelle approche en Autriche



L'avalanche de Galtür, A, en février 1999

© Forstliche Bundesversuchsanstalt, Wienne/A

réd. – Après les avalanches de l'hiver 1998/1999, le Ministère de l'agriculture et des forêts autrichien a publié un arrêté pour modifier les critères de délimitation des zones dangereuses. Pour définir les zones menacées, on tient compte des sinistres plus anciens et des « témoins silencieux » ; on dresse un constat des données fournies par le terrain et on recourt à des méthodes de calcul. On dispose depuis peu de nouveaux outils techniques, qui permettent pour la première fois de prendre en compte la pression qui s'exerce à l'intérieur d'une avalanche. Cette pression constitue un critère pour délimiter la frontière entre zones rouge et jaune (voir illustration). Jusqu'ici, une pression de 2,5 t/m² exercée par une avalanche était considérée comme suffisamment sûre. Au terme de longues discussions et après avoir pris contact avec des spécialistes suisses, on a adopté comme limite maximale une pression de 1 t/m².

Le conflit qui oppose exigences de sécurité et intérêts économiques (activités dans le secteur de la construction) s'avère particulièrement difficile à gérer, surtout

au niveau des autorités locales. Avec l'application du nouvel arrêté, de nombreuses communes devront certainement étendre leurs zones rouges pour des raisons de sécurité. Ces mesures renforceront la confiance de la population, tout en ayant des conséquences économiques favorables dans les communes touristiques: la baisse de la demande touristique à la suite d'une avalanche dramatique a un impact économique plus négatif qu'une gestion cohérente et transparente des risques de catastrophes naturelles.

Protocole Aménagement du territoire et développement durable, Art. 9

« Les plans et/ou programmes d'aménagement du territoire et de développement durable comprennent... notamment:

c. définition des zones soumises aux risques naturels où les constructions et les équipements seront le plus possible évités (...) »

Espaces protégés : la Lombardie fait marche arrière



© Gesellschaft für ökologische Forschung, München

Une loi régionale entrée en vigueur en février en Lombardie remet en question le principe de l'extension des espaces protégés et de l'aménagement de nouveaux espaces. Elle contribuera à diminuer l'efficacité de la planification des espaces protégés et à restreindre l'extension des espaces existants.

Depuis vingt ans, la Lombardie élabore un plan des espaces protégés, à la suite duquel on aurait dû constituer en parcs régionaux de vastes étendues des Alpes et des Préalpes. Mais cela n'a été réalisé qu'en partie: quelques parcs ont effectivement été aménagés, d'autres – bien qu'aménagés – n'ont jamais fonctionné correctement; et d'autres encore, situés dans des zones montagneuses, n'ont fait l'objet d'aucun aménagement (les parcs des régions de Bernina-Disgrazia, Livigno et Grigne).

Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, la plupart des sites protégés n'existeront plus à l'avenir que sur les cartes. En outre, les parcs existants feront l'objet d'une gestion différente selon leur emplacement:

dans les régions éloignées et inaccessibles, les règlements de protection en vigueur jusqu'ici seront appliqués, tandis que dans les régions de plus basse altitude, on ne prendra plus que des mesures de protection très restreintes. La nature et le paysage subissent une pression grandissante dans la partie lombarde des Alpes. Il faut dire aussi que cette région ne dispose pas d'autres armes pour protéger le patrimoine naturel: la Lombardie est la seule région d'Italie à n'avoir établi jusqu'ici aucun plan d'aménagement paysager.

Damiano Di Simine, Legambiente

Protocole « Protection de la nature et entretien des paysages », art. 11, al. 1: « Les Parties contractantes s'engagent à conserver, à gérer, et, le cas échéant, à agrandir les aires protégées existantes dans le but pour lequel elles ont été créées, ainsi qu'à désigner, dans la mesure du possible, de nouvelles aires protégées. (...) »

L'avenir des villes des Alpes en Europe

réd. – La conférence «L'avenir des villes des Alpes en Europe» a eu lieu les 19 et 20 juin 1998 à Villach / Carinthie. Les actes de cette conférence viennent de paraître. Cette manifestation s'était fixé pour but de préciser les particularités des villes des Alpes par rapport aux autres villes d'importance similaire situées en dehors des Alpes. Il s'est avéré que la «spécificité alpine» joue un rôle moins décisif pour les villes alpines que leur statut de ville européenne de petite ou moyenne importance, bien que les facteurs spécifiquement alpins comme le relief, la tradition, l'accessibilité et une faible densité de population influent sur ce statut.

Cet ouvrage présente, en plus de contributions extrêmement intéressantes rédigées par neuf auteurs de différentes nationalités, quelques cartes très instructives, notamment sur l'évolution démographique dans les Alpes. Le résumé en allemand, français, italien et slovène figurant au début du volume est particulièrement bienvenu.

L'avenir des villes des Alpes en Europe, Conférence de Villach 19. – 20.6.98 – Revue de Géographie Alpine, vol. 87, 1999, n° 2, ISBN 3-906151-35-2, 100 FF, 35 CHF.



Bibliographie de la Convention alpine

réd. – La première «Bibliographie de la Convention alpine» a été éditée en 1994 par le Département de l'aménagement du territoire et de la protection de la nature du Club alpin autrichien (OeAV). Depuis lors, Peter Hasslacher, directeur de ce département, donne chaque année, en collaboration avec d'autres personnalités de l'Arc alpin, un aperçu des publications récentes sur le thème de la Convention alpine. Un recueil portant sur la littérature de 1988 à 1998 a été édité en décembre 1998. L'édition 1999 vient de paraître. Elle nous donne une nouvelle fois une vue d'ensemble sur les ouvrages les plus récents, mais aussi sur les articles de presse, les revues spécialisées et les médias électroniques consacrés à ce thème.

Bibliographie der Alpenkonvention (seulement en allemand), OeAV, Pf. 312, A-6010 Innsbruck, raumplanung.naturschutz@alpenverein.at

Les yeux grands ouverts à la découverte du Liechtenstein

réd. – La Société liechtensteinoise pour la protection de la nature (LGU) a édité un guide en allemand présentant un circuit en 16 étapes à travers le Liechtenstein. Les points de départ et d'arrivée des excursions sont tous accessibles avec les transports publics. Ce guide se distingue des autres publications du genre par le fait qu'il ne contient pas seulement des informations sur la flore et la faune mais aussi sur les curiosités naturelles, la géologie et le climat, la problématique de l'exploitation, la pollution de l'air, etc.

LGU: Mit offenen Augen durch Liechtenstein, 320 p., CHF 34, disponible auprès de la LGU, Fax 00423 237 40 31, lgu@lgu.li

Alternatives ferroviaires en France

Alpeninitiative



réd. – Le tunnel routier du Mont-Blanc est fermé depuis le dramatique incendie du 24 mars 1999. Sa réouverture doit avoir lieu dans une année. En France, des voix toujours plus nombreuses s'élèvent pour que l'accès de ce tunnel soit désormais interdit aux poids lourds, raison pour laquelle il faut développer des alternatives ferroviaires. Les alternatives existent. La ligne du Sud-Léman présente un potentiel considérable pour le trafic des marchandises par le rail à travers les Alpes. Cette ligne, qui nécessiterait des travaux de remise en état sur 18 kilomètres, pourrait relier le réseau ferroviaire français à la ligne du Simplon, et ainsi à l'Italie. Une restauration et une utilisation de la capacité de cette ligne ferroviaire permettrait de renoncer à la reprise du trafic de marchandises à travers le Mont-Blanc.

La ligne ferroviaire reliant la Ligurie et aux Alpes maritimes par le tunnel de Tende dispose d'un potentiel intéressant. Ses caractéristiques techniques sont meilleures que celles de beaucoup de grands tunnels ferroviaires (rampes, rayon des courbes, profil du tunnel), comme le montre de manière convaincante un article paru dans « Montagnes Méditerranéennes » (n° 10/99, p. 115 svtes, Revue de Géographie Alpine, J. Molinari).

France: opposition au transit routier en montagne

Depuis des années, une part importante de la population française lutte contre le trafic des poids lourds. Ces protestations se perdaient invariablement dans le bruit des camions. Jusqu'au jour où le flot des poids lourds cessa brusquement après la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc. Le président Chirac et le premier ministre Jospin s'empressèrent de promettre que tout allait changer. De belles paroles qui n'eurent, hélas, aucune suite. Une année après l'accident, les comités d'action en ont assez des belles déclarations et demandent du concret. Du Mont-Blanc à la vallée d'Aspe/Pyrénées, des manifestations sont organisées avec une véhémence croissante: le 30 octobre, l'entrée du tunnel du Mont-Blanc à Chamonix a été symboliquement murée; l'autoroute dans la Maurienne a été bloquée à plusieurs reprises; début mars, une conférence sur le transit réunissant des expert-e-s de tous les Etats alpins s'est tenue à Chamonix et, le 7 mai, une grande manifestation internationale contre un transit routier irresponsable est prévue dans la vallée d'Aspe. Les citoyens français sont sur la lancée. Au ministre français des transports de les freiner: par des mesures efficaces et efficaces en faveur du transfert du trafic de la route au rail.

Renate Zauner, Initiative Transport Europe (ITE)

Enneigement artificiel au Liechtenstein

r.i. Jusqu'à maintenant, les installations d'enneigement n'étaient pas utilisées au Liechtenstein. Elles furent interdites jusqu'en 1998 par la Loi sur les constructions. En 1998, le Parlement leva cette interdiction et, fin 1999, deux communes autorisèrent les premières installations d'enneigement. La Société liechtensteinoise pour la protection de l'environnement (LGU) a fait recours contre ces installations. Le tribunal administratif a maintenant tranché: pour construire et faire fonctionner des installations d'enneigement, il faut désormais suivre la procédure imposée par la Loi sur la protection de la nature. Si la surface à enneiger est supérieure à 5 ha, il faut de plus effectuer une étude d'impact sur l'environnement.

Le gouvernement doit ainsi examiner pour chaque cas si l'on peut admettre l'atteinte à la nature et au paysage causée par la construction d'une installation d'enneigement et il doit au besoin définir des mesures de compensation. D'après la Loi sur les constructions, les installations doivent être aménagées et utilisées de façon à éviter aux voisins un bruit excessif ou inacceptable compte tenu de l'affectation des lieux. D'après le tribunal administratif, la lutte contre le bruit ne s'inscrit pas dans la protection de la nature et du paysage. C'est pourquoi il appartient uniquement aux voisins d'une parcelle où se trouvent des installations d'enneigement de se défendre contre d'éventuelles nuisances sonores.

Italie: Massello en conflit avec l'ENEL

f.p. Massello, petite commune piémontaise de 88 habitants dans le Val Germanasca, participe depuis une année au réseau de communes « Alliance dans les Alpes ». L'administration communale a rejeté une requête de l'agence nationale de l'énergie ENEL demandant la déviation du fleuve Germanasca pour produire de l'énergie hydraulique. Le régime fluvial de la Germanasca représente sur le plan de la qualité des eaux de surface l'un des écosystèmes aquatiques les plus naturels de la province du Piémont. Les représentants des autorités sont convaincus de la nécessité de mettre sur pied des projets en faveur d'un développement durable du territoire communal. Leur attitude témoigne d'une nouvelle prise de conscience de la richesse que peut représenter par exemple un cours d'eau intact pour une région alpine. Il reste à espérer que cette nouvelle sensibilité à la nature continue de gagner la population alpine, mais aussi et surtout les institutions qui attribuent les concessions.

CIPRA-Allemagne au symposium sur l'évolution de la Convention alpine de la fraction bavaroise du SPD

a.gü. La fraction bavaroise du parti socio-démocrate SPD a organisé le 21.02.2000 un symposium d'ONG sur l'évolution de la Convention alpine. L'objectif était de réunir et de synthétiser les revendications des ONG afin d'activer la mise en œuvre de la Convention alpine. Les résultats obtenus serviront à préparer une conférence internationale organisée le 30.6.2000 à Munich par la Communauté de travail des socialistes de l'espace alpin. Les revendications des ONG seront ensuite présentées aux différents parlements des Etats alpins.

Le symposium a malheureusement été organisé au dernier moment et il entrerait en concurrence avec d'autres manifestations en rapport avec la Convention alpine, si bien que seules quelques ONG ont présenté leurs revendications. Le catalogue des revendications de CIPRA-Allemagne peut être obtenu auprès de son secrétariat. Lors de la conférence de presse qui a suivi le symposium, ces revendications ont retenu une attention soutenue dans les journaux, à la radio et à la télévision bavaroise.

www.CIPRA.de: CIPRA-Allemagne sur Internet

a.gü. Dès maintenant, CIPRA-Allemagne a aussi son site sur Internet. Sous www.cipra.de, la représentation allemande de la CIPRA diffuse dans le monde entier des informations détaillées sur ses activités:

- informations sur les manifestations actuelles et prises de position
- CIPRA-Allemagne se présente
- brèves informations sur la Convention alpine
- liste de projets

- publication du texte intégral de la circulaire d'information de CIPRA-Allemagne à l'intention de ses membres
- une liste de liens est en cours d'installation, concernant surtout des institutions s'engageant en faveur d'un développement durable dans l'espace alpin bavarois.

Un site qui vaut le détour.



Italie: motoneiges

f.p. L'utilisation de motoneiges pour les loisirs prend toujours plus d'ampleur dans l'espace alpin italien. On les rencontre fréquemment en grand nombre, circulant à toute heure du jour et de la nuit. Pour atteindre cabanes et bivouacs situés en altitude, elles empruntent des tracés existants (pistes de ski et de ski de fond) et traversent des régions sauvages (glaciers et itinéraires de ski de randonnée). Mountain Wilderness a organisé une rencontre sur ce thème avec des délégué-e-s d'organisations environnementales et d'associations actives dans les Alpes. Y ont participé également des représentant-e-s des autorités et de la population. Il s'est avéré une fois de plus que l'Italie est certainement le pays dont les prescriptions légales sont les plus laxistes. En effet, le code de la route italien est muet quant à l'utilisation de motoneiges. A la différence des mobylettes et autres véhicules comparables, les motoneiges peuvent donc circuler librement sans assurance, plaque minéralogique et signaux lumineux. Il s'agit maintenant de modifier le code de la route, afin de réglementer l'utilisation de ces

véhicules. Leur usage doit être réservé aux sauvetages, à l'approvisionnement des cabanes éloignées et aux travaux le long du réseau routier. Par contre, l'accès aux zones intactes et aux prairies, aux chemins pédestres et routes forestières doit être interdit.



Photo: Lynx, MIS

Académie d'été « Les Alpes à la une »: il est temps de s'inscrire!



La vallée de Gastein

W. Bätzing

Cette année verra déjà la troisième édition de l'Académie d'été de la CIPRA, organisée au Liechtenstein. La première partie de l'Académie d'été, destinée aux généralistes, donne un large aperçu des questions alpines. Quant à la deuxième partie, consacrée à l'élaboration d'un projet, elle offre une possibilité d'approfondir le thème de la « Transformation écologique des centres touristiques ». L'enseignement sera dispensé en allemand et en italien. Une traduction simultanée sera proposée durant le module de base.

réd. – Le module de base de l'Académie d'été comprend trois semaines de formation au Liechtenstein. Les participant-e-s à ce module aborderont les questions alpines sous les angles suivants: mythes et réalités des Alpes, arrière-plan géographique et culturel, problèmes et sources de problèmes spécifiques aux Alpes, approches possibles pour une prise en charge des problèmes alpins, caractéristiques d'un développement durable, population et agglomérations, tourisme et transports, agriculture et foresterie, énergie, développement et protection de la nature et du paysage. Une importance particulière sera accordée à la mise en réseau des différents thèmes choisis avec les problèmes concrets de l'espace alpin.

Le module d'approfondissement de la troisième Académie d'été est consacré au thème de « La Transformation écologique des centres touristiques – un défi déterminant pour l'espace alpin dans l'Europe de demain ». Ce thème sera traité sous la direction du Prof. Werner Bätzing de l'Université d'Erlangen/D. Ce module, comprenant un cours d'approfondissement et l'élaboration d'un projet, est organisé sur quatre semaines. L'introduction au thème du module d'approfondissement se fait sur deux jours dans le cadre du module de base de l'Académie d'été. Ces deux jours de cours peuvent aussi être suivis séparément. L'élaboration du projet se fera dans la vallée de Gastein et les résultats du projet seront présentés au Liechtenstein. Le programme actuel est disponible sur Internet, à l'adresse www.cipra.org.

Le délai d'inscription est fixé au 31 mai.

14 août au 1er sept. 2000:

trois semaines de formation continue sur les questions alpines

24/25 août 2000:

deux jours sur le thème d'approfondissement de cette année « La transformation écologique des centres touristiques »

18 sept. au 14 oct. 2000:

projet de quatre semaines sur le thème de « La transformation écologique des centres touristiques – un défi déterminant pour l'espace alpin dans l'Europe de demain »



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

Impressum: Bulletin d'information de la CIPRA – Publication trimestrielle – Rédaction (réd.): Andreas Götz, Michel Revaz, Alma Sartoris, CIPRA-International – autres auteurs: – a.g. Andreas Gütthler CIPRA-Allemagne, r.i. Regula Imhof LGU, f.p. Francesco Pastorelli CIPRA-Italie, Damiano Di Simone Legambiente, Renate Zauner ITE – Traductions: Jürgen Deuble, Carlo Gubetti, Fabienne Juillard, Zdenka Hafner-Čelan, Carla Toscana, Maša Valentinčič – Reproduction avec mention de la source – Imprimé sur papier recyclé – Versions française, italienne, allemande et slovène – Tirage: 12'000 ex. – Impression: Gutenberg AG, Schaan/FL

CIPRA-International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan

Tél.: 00423 237 40 30, Fax: 00423 237 40 31, e-mail: cipra@cipra.org, Website: www.cipra.org

Représentations nationales:

CIPRA-Autriche, c/o ÖGNU Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien
Tél.: 0043 1 40 113 36, Fax: 0043 1 40 113 50, e-mail: cipra@oegnu.or.at

CIPRA-Suisse, c/o Pro Natura, Postfach, CH-4020 Bâle

Tél.: 0041 61 317 92 42, Fax: 0041 61 317 92 66, e-mail: mbehrens@pronatura.ch

CIPRA-Allemagne, Waltherstrasse 29, D-80337 Munich, Tél.: 0049 89 54 42 78 50, Fax: 0049 89 54 42 78 99, e-mail: cipra@1st-net.com, Website: www.cipra.de

CIPRA-France, c/o Mountain Wilderness, 5, Place Bir hakeim, F-38000 Grenoble, Tél.: 0033 476 01 89 08, Fax: 0033 476 01 89 07, e-mail: 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, e-mail: lgu@lgu.LOL.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, e-mail: cipra@arpnet.it

CIPRA-Slovénie, Večna pot 2, SI-1000 Ljubljana, Tél.: 00386 61 123 13 43 (int. 209), e-mail: cipra@gozdis.si

Représentation régionale:

CIPRA-Tyrol du Sud, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen
Tél.: 0039 0471 97 37 00, Fax: 0039 0471 97 67 55, e-mail: natur@dnet.it

Adressberichtigungen nach At. Nr. 552 meiden.

Weggezoijen: Wenksenderische abgeleiden Aplia de réexpédition expiré Tasloato: Termine di spedizione scadute	Un- bekannt unvergingde insufficente	U- bekannt unvergingde insufficente	Nicht abgeleiden Non scritto ritirato	Annahme abgeleiden Non scritto ritirato	Zustellendes durchkreuzen – Marquer de nul convient Pore una crociata secondo il caso	Gestorben Decédé Deceduto
--	---	--	---	---	--	---------------------------------