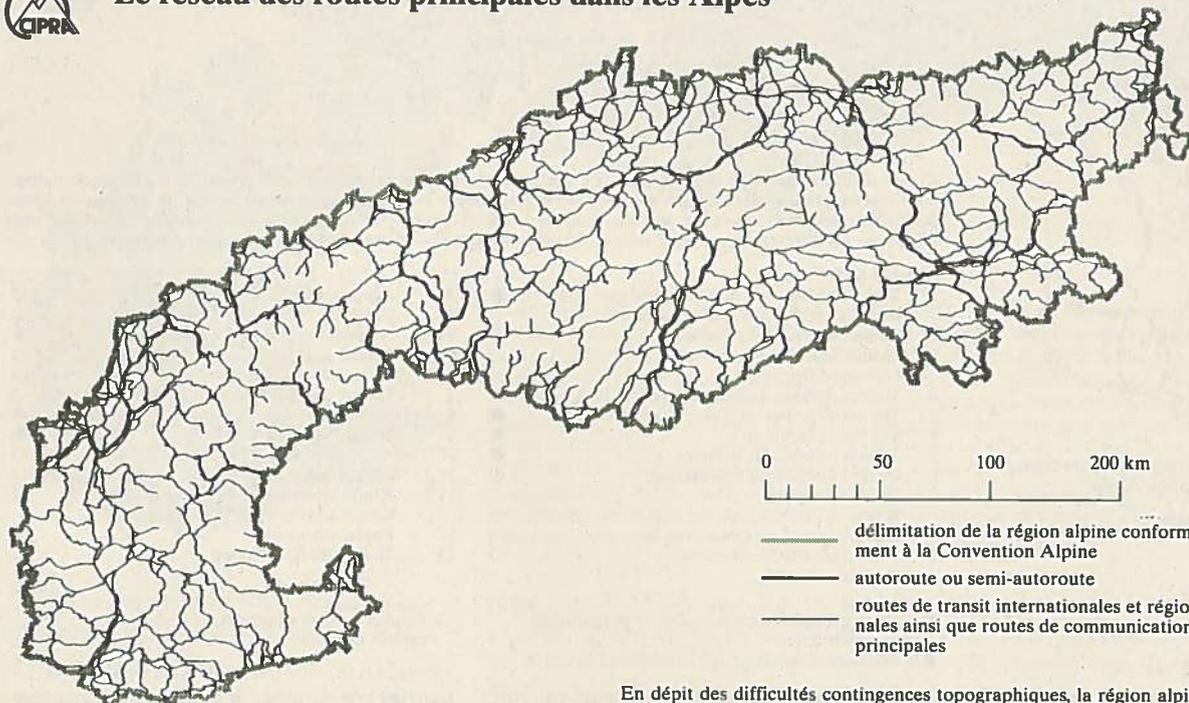


Trafic dans les Alpes: il n'y a pas que le transit!

100 milliards de kilomètres sont parcourus chaque année sur les routes alpines



Le réseau des routes principales dans les Alpes



En dépit des difficultés contingences topographiques, la région alpine dispose d'un réseau routier très développé. Dans l'arc alpin on dénombre au total environ 4000 km d'autoroutes et de semi-autoroutes, 6000 km de routes de transit internationales ainsi que 16'000 km de routes de transit régionales et de communication principales.

La CIPRA (Commission Internationale pour la Protection des Alpes) a présenté, lors de son congrès annuel tenu à Belluno (Vénétie) du 6 au 8 octobre 1994, des données nouvelles sur le problème général du trafic dans les Alpes. Outre le transit, ce trafic comprend le transport des touristes qui se rendent dans les Alpes et la circulation intérieure. Ceci étant admis, il est possible pour la première fois de disposer d'informations quantitatives sur l'ensemble des Alpes.

Infrastructures de transport dans les Alpes

- 8 000 km de voies ferrées
- 26 000 km de routes principales
- 80 000 km environ de routes secondaires
- > 300 000 km de pistes agricoles et forestières et de chemins de desserte
- 12 000 installations de transport par câble
- 300 terrains d'aviation

70 % du trafic intérieur sur la route

Selon une étude CIPRA (R. Gruber 1994), plus de 100 milliards de kilomètres sont parcourus tous les ans sur l'ensemble des routes alpines, dont 70 % pour le trafic intérieur, 20 % pour le trafic touristique et seulement 10 % pour le transit.

Le trafic de poids lourds ne représente qu'un peu plus de 5 % de ce total. Cette part relativement

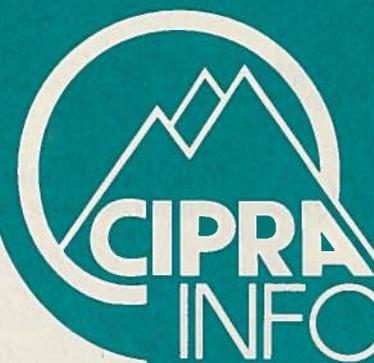
faible ne doit pas faire oublier les nuisances réelles qui lui sont liées. Le transit et une part importante du trafic intérieur se concentrent sur quelques grands axes où les nuisances ont dépassé le seuil du tolérable depuis longtemps.

Chaque année, 105 millions de tonnes de marchandises traversent les Alpes. Le pourcentage qui est transporté par le rail a continuellement baissé au cours des dernières années et ne représente plus aujourd'hui que 35 %.

120 millions de touristes et de visiteurs à la journée se rendent chaque année dans les Alpes. Les études allemandes et hollandaises montrent que 75 % d'entre eux voyagent avec leur véhicule personnel.

Trafic aérien au-dessus des Alpes

On estime à 2-3 millions le nombre de passages d'avions à basse ou moyenne altitude au-dessus des Alpes. Il faut y ajouter un demi-million de vols de transit à très haute altitude, plus d'un million de vols en hélicoptère et plus de 3,5 millions de vols non motorisés en deltaplane ou parapente. Les nuisances induites par le trafic aérien ne menacent pas seulement la faune, la flore et la santé humaine, mais aussi la tranquillité qui a fait la réputation des Alpes.



ISSN 1016-9954

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

Internationale
Alpenschutz-
Kommission

Commissione
Internazionale
per la
Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp

Heiligkreuz 52
FL-9490 Vaduz
Telefon 075 / 233 11 6
Telefax 075 / 233 11 7

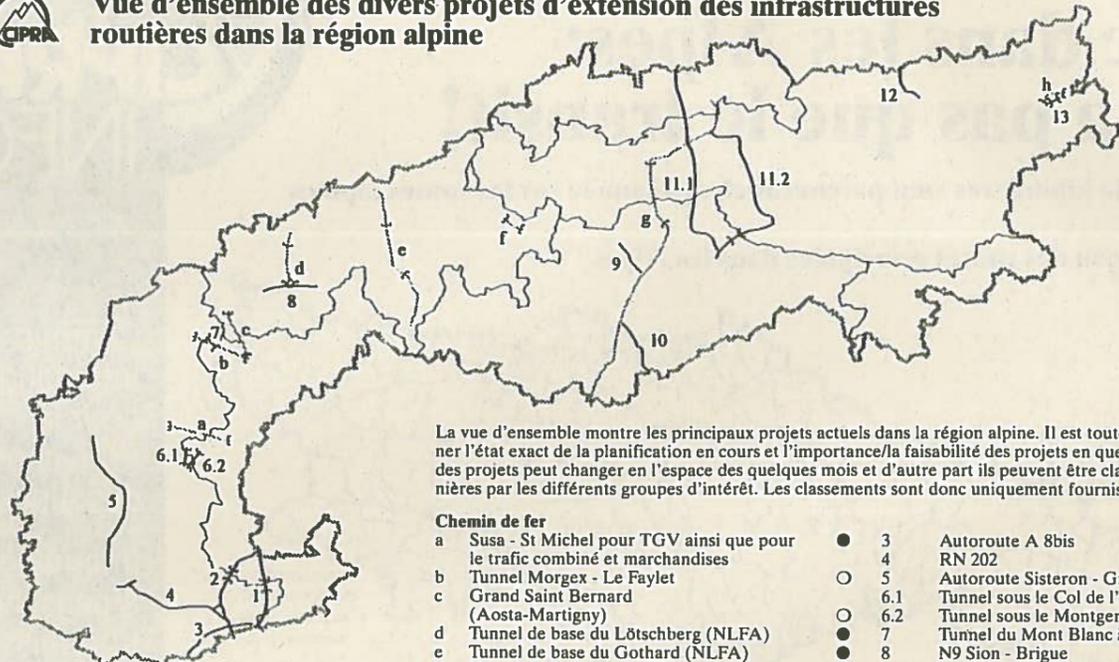
No. 36
Décembre 1994

Edition
française

Allemagne
Autriche
France
Italie
Liechtenstein
Slovénie
Suisse



Vue d'ensemble des divers projets d'extension des infrastructures routières dans la région alpine



La vue d'ensemble montre les principaux projets actuels dans la région alpine. Il est toutefois difficile de redonner l'état exact de la planification en cours et l'importance/la faisabilité des projets en question. D'une part l'état des projets peut changer en l'espace des quelques mois et d'autre part ils peuvent être classés de différentes manières par les différents groupes d'intérêt. Les classements sont donc uniquement fournis à titre indicatif!

Chemin de fer

- | | | | | |
|---|--|--------|---|---|
| a | Susa - St Michel pour TGV ainsi que pour le trafic combiné et marchandises | ● 3 | Autoroute A 8bis | ○ |
| b | Tunnel Morgex - Le Faylet | ○ 4 | RN 202 | ○ |
| c | Grand Saint Bernard (Aosta-Martigny) | ○ 5 | Autoroute Sisteron - Grenoble A 51 | ● |
| d | Tunnel de base du Lötschberg (NLFA) | ○ 6.1 | Tunnel sous le Col de l'Echelle | ○ |
| e | Tunnel de base du Gothard (NLFA) | ○ 6.2 | Tunnel sous le Montgenèvre | ○ |
| f | Tunnel de la Vereina | ● 7 | Tunnel du Mont Blanc à 4 voies | ○ |
| g | Tunnel de base du Brenner | ● 8 | N9 Sion - Brigue | ○ |
| h | Tunnel de base du Semmering | ● 9 | Meran - Bozen (MEBO) | ○ |
| | | ● 10 | Autoroute Trento - Vicenza | ○ |
| | | ○ 11.1 | «Alemagna» via Zillertal | ○ |
| | | ○ 11.2 | Route alternative via Fernpass avec tunnel sous le Mont Cavallino | ○ |
| | | ○ 12 | Phyrn-autoroute | ○ |
| | | ○ 13 | Tunnel du Semmering | ○ |

Route

- | | | | | |
|---|--|---|----|---------------------|
| 1 | Elargissement du Colde Tende | ○ | 12 | Phyrn-autoroute |
| 2 | Tunnel sous le Mercantour (Cuneo - Nice) | ○ | 13 | Tunnel du Semmering |

- Planifications, projets détaillés → préparation à la construction
- Etudes, projets généraux, intérêt politique
- * en construction

- délimitation de la région alpine conformément à la Convention Alpine
- frontières nationales
- projet routier
- projet ferroviaire
-] [tunnel principal

Les Alpes, un cas particulier en matière de bruit et d'émanations

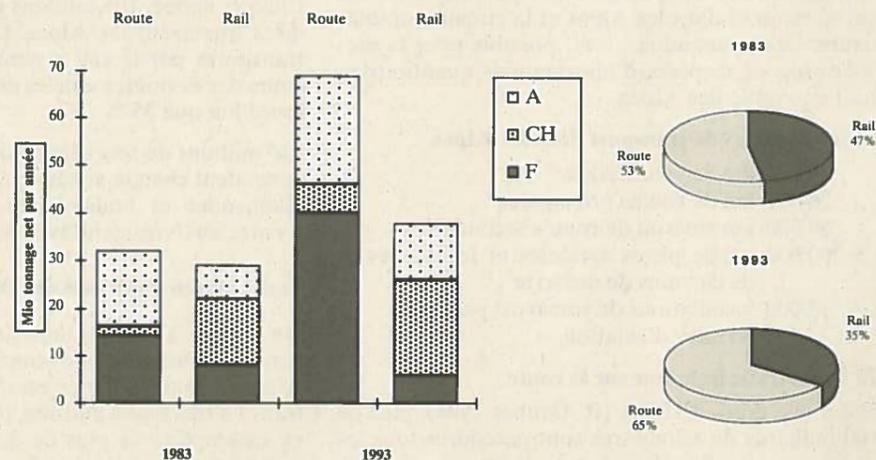
Les figures à la page 4 montrent schématiquement les effets des émissions sonores et des effluents gazeux; on voit qu'en montagne les émanations du trafic entraînent des problèmes particuliers. Mais ce ne sont pas seulement ces effets qui sont renforcés en montagne; c'est l'écosystème lui-même

qui est plus sensible, en raison des données naturelles; en d'autres termes, les limites de tolérance envers les nuisances sont plus basses.

Découpage du paysage

Durant les trente dernières années, le paysage alpin a été fortement morcelé par les voies de circulation. Si l'on ne considère que le réseau ferroviaire et

routier principal, les milieux non découpés d'une superficie supérieure à 1500 km² sont passés de 1963 à 1993 de 31 à 14 (voir fig. page 3)! Les voies de circulation créent dans les Alpes des barrières biologiques, provoquent la fragmentation des populations animales et opposent bien souvent un obstacle infranchissable aux déplacements d'un animal.



Croissance du transport transalpin de marchandises de 1983 à 1993 (en millions de tonnes nettes par année) et part du rail dans le volume total du transport de marchandises. Ce graphique montre l'augmentation des quantités transportées pour l'ensemble des Alpes et la diminution de la part du rail au cours des 10 dernières années.

(graphique: R. Gruber, 1994)

Contenu

- Trafic dans les Alpes 1
- Déclaration Trafic 5
- Résolution Karst 6
- PN des Dolomites de Belluno 7
- 2e forum alpin de la CIPRA-Allemagne 8
- Manifestations de l'académie européenne de Bolzano 9
- Forum de l'ASSN 13
- Les hêtraies vierges des Carpates 14
- Communications de la CIPRA 16

La Aage V. Jensen Charity Foundation, Vaduz (FL), apporte son soutien à l'édition de ce CIPRA-Info.



Espaces alpins non découpés de plus de 100 km² avec un faible trafic en 1963

- blanc voies de communication et surfaces < 100 km²
- 100 km²
- 500 km²
- > 1500 km²



La confrontation du découpage des espaces par les voies de communication se base sur l'évaluation des cartes routières Kümmerly + Frei au 1:500'000. Pour le découpage, on a pris en considération les autoroutes, les semi-autoroutes, les routes de transit internationales et régionales, les voies de communications principales et, en outre, toutes les lignes de chemin de fer (lignes principales et secondaires). Si l'on se réfère à l'étendue des parcs nationaux ou à l'espace vital minimum nécessaire à la vie des animaux, il faut envisager des espaces non découpés supérieurs à 500 km². D'après Lassen (1990), les espaces non découpés de plus de 100 km² avec un faible trafic peuvent se prêter à des activités de loisirs proche de la nature ou au tourisme doux. Ils représentent aussi des espaces de valeur considérable du point de vue écologique et paysager. Les classes de grandeur indiquées ne représentent pas des limites rigides, mais soulignent la tendance au découpage des espaces par les voies de communication.

Déclaration de la CIPRA: appel à la réduction des nuisances dues au trafic

Six ans après leur assemblée de Triesenberg consacrée au transit, les 150 experts et délégués de la CIPRA ont adopté une déclaration sur le problème général du trafic dans les Alpes, (voir

page 5); elle s'adresse à tous les citoyennes et les citoyens d'Europe ainsi qu'aux responsables politiques à tous les niveaux, et à l'Union européenne. Si la CIPRA défend la Convention alpine – un outil important pour garantir l'avenir – elle dénonce le projet actuel

de protocole relatif aux transports qui ne tient pas compte des prescriptions de la Convention. Tous les intervenants du congrès ont, comme les professeurs Maria Rosa Vittadini de Venise et Hermann Knoflacher de Vienne, soutenu cette critique.



Espaces alpins non découpés de plus de 100 km² avec un faible trafic en 1993



1963: 31 Espaces (●) > 1500 km²

1993: 14 Espaces (●) > 1500 km²

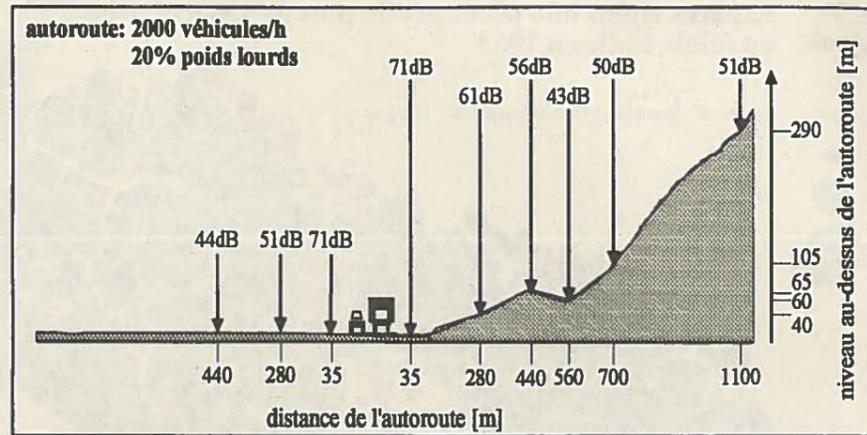
Tous les niveaux doivent agir

A l'ouverture du congrès, une exposition a présenté des ébauches de solutions pratiques concernant tous les niveaux d'action. Les réussites de stations fermées à la circulation comme Berchtesgaden ou Oberstdorf, ou les efforts encore non aboutis du Kleinwalsertal autrichien illustrent le cas du niveau communal. L'étude comparative de Robert Thaler et Waltraud Frosch a approfondi cette question, notamment en abordant le problème de l'arrivée dans ces lieux. Les projets de la Société de la Haute Route alpine du Grossglockner et celui de la Sella dans les Dolomites ont montré les possibilités de réduction de la circulation automobile individuelle sur les routes et les cols touristiques.

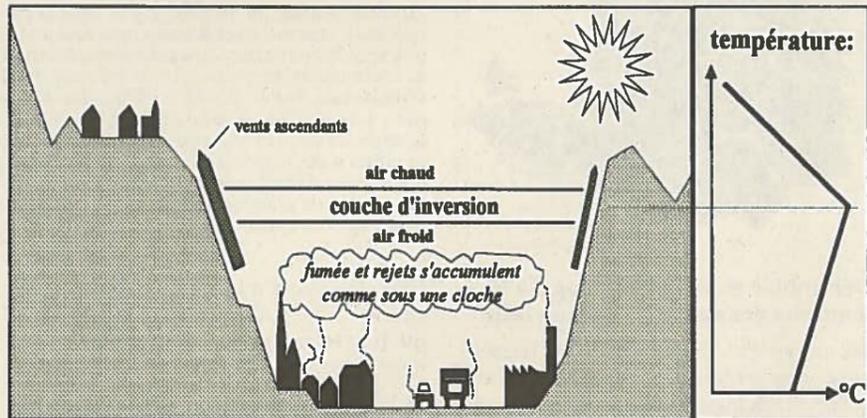
Le projet de transport par bus dans les vallées du Lungau offre un exemple d'action concrète possible au niveau d'une vallée; les avantages et les inconvénients d'une planification régionale des transports ont été illustrés par les cas de la Vallée d'Aoste, du Haut-Adige et de l'Oberallgäu.

Andreas Weissen, parlant de l'initiative des Alpes, a décrit une mesure de niveau national qui devrait être pris pour modèle au plus vite par l'ensemble des Alpes.

La documentation du congrès (153 pages) existe en français, en italien et en allemand; elle est disponible contre 15 francs suisses au siège international de la CIPRA à Vaduz ou auprès des comités nationaux de la CIPRA.



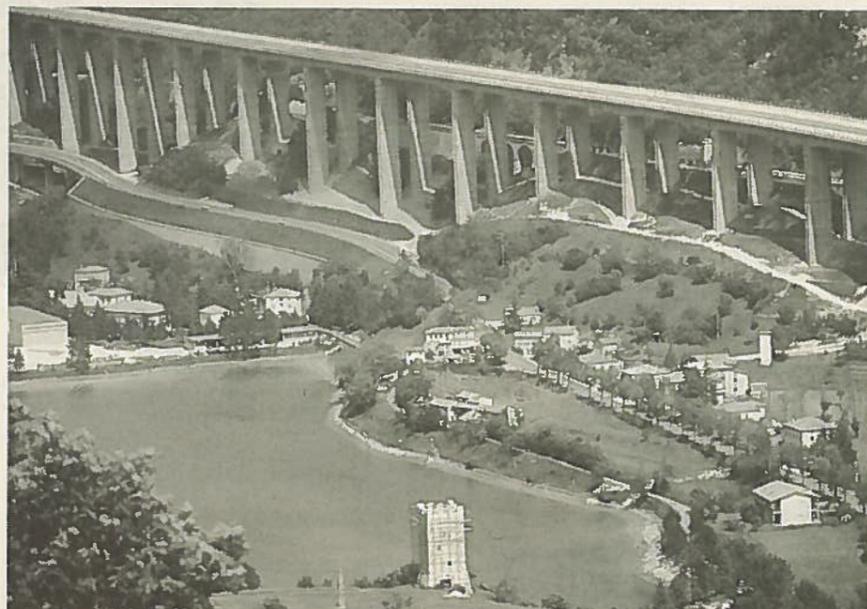
Différences de propagation du son à partir de sa source en vallée et en plaine. Dans cet exemple (Pack, 1980) il faut une distance de 700 à 1100 m pour une réduction à 50 dB selon la partie de la vallée concernée, alors qu'en plaine 300 m suffisent. (R. Gruber, 1994)



Situation météorologique d'inversion dans une vallée alpine: les effluents gazeux ne peuvent s'écouler ni verticalement ni horizontalement. Plus la couche d'inversion est près du sol, plus le volume d'air est petit et plus est grande la concentration des polluants. Dans les systèmes avec vents ascendants, surtout sur les pentes tournées vers le sud, les polluants ainsi transportés n'entraînent pas une véritable ventilation de la vallée, mais provoquent des concentrations critiques sur les flancs des montagnes. (R. Gruber, 1994)



(photo: U. Tödter, 1994)



L'Alemagna, symbole d'une philosophie des transports ..., des années quatre-vingt-dix?! (photo: V. de Savorgnani, 1993)

Réduire les charges induites par le trafic!

Déclaration

adoptée par l'assemblée annuelle 1994 de la CIPRA (Commission Internationale pour la Protection des Alpes) à Belluno (Vénétie).

Rappelant que la déclaration relative au trafic de transit émise par la CIPRA le 1er octobre 1988 à Triesenberg/FL garde toute sa validité et toute son urgence, les 150 experts et délégués de la CIPRA venus de tous les États alpins adressent aux responsables politiques, aux administrations, aux milieux scientifiques et aux associations de toutes les Alpes les demandes suivantes:

Tous les citoyennes et les citoyens d'Europe sont invités:

(1) à prendre conscience de leur responsabilité dans la conservation d'un cadre de vie sain et de qualité, à réduire de moitié le nombre de kilomètres parcourus en véhicule motorisé privé d'ici l'an 2000, et à établir un bilan personnel annuel de leurs progrès en ce domaine.

Les responsables politiques des Alpes à tous les niveaux et l'Union européenne sont invités:

- (2) à établir des plans de transports locaux et régionaux aboutissant à la réduction du volume du trafic et intégrés dans un plan global des transports dans les Alpes,
- (3) à réduire le trafic motorisé individuel, en particulier dans des zones écologiquement sensibles, dans les régions d'excursions, dans les agglomérations et dans les vallées,
- (4) à limiter la construction des routes de desserte forestières ou agricoles au strict nécessaire, à examiner les solutions alternatives (transport par câble, etc.), à les soumettre à une étude d'impact sur l'environnement et à une analyse économique, à interdire efficacement l'utilisation de ces routes aux véhicules étrangers à l'exploitation forestière ou agricole et à supprimer les routes devenues inutiles,
- (5) à lutter contre le bruit par la réduction substantielle du trafic aérien motorisé en dessous de 5000 m d'altitude, notamment du trafic touristique ou sportif, et par une interdiction totale au-dessus des espaces protégés afin de garantir la tranquillité de l'homme et de la faune en quête de détente ou de refuge. Pour ces mêmes raisons, les vols touristiques en hélicoptère et en ultra-légers motorisés doivent être définitivement proscrits,
- (6) à soumettre toute construction ou extension d'infrastructure de trans-



L'Alemagna - silence de mort au pied d'un Moloch. (photo: V. de Savorgnani, 1993)

port dans les Alpes à une étude stricte de leur utilité et adaptée de leur impact sur l'environnement, et à prendre des mesures d'accompagnement suffisantes pour limiter les effets négatifs sur l'homme et sur l'environnement, (7) à faire du contenu de l'initiative des Alpes adoptée par la Suisse le 20 février 1994 un standard valable pour l'ensemble des Alpes et à renoncer ainsi, notamment, à la construction de nouvelles routes express à travers les Alpes et à transférer sur le rail, d'ici à dix ans, les marchandises transitant par les Alpes, (8) à renoncer aux sections de trains à grande vitesse pour le transport des personnes dans les Alpes afin de lutter contre le bruit et la consommation d'énergie e d'espace, (9) à renoncer à construire des tunnels ferroviaires de base là où les possibilités d'aménagement, de modernisation et d'amélioration de l'utilisation ne sont pas épuisées, comme au Brenner, utilisé à seulement 25 % de sa capacité pour le transport des marchandises, (10) à relever le prix des carburants et les taxes d'incitation de façon linéaire d'ici l'an 2000 afin qu'ils puissent couvrir tous les coûts, internes et externes, du trafic; l'allègement des finances publiques ainsi obtenu pourra être consacré aux objectifs suivants: l'amélioration des transports publics, l'extension des réseaux de chemins pédestres et de pistes cyclables, ainsi qu'à la compensation des allègements fiscaux, dans un souci d'équité sociale, notamment dans les régions périphériques.

Convention alpine

En matière de transports, l'objectif de la Convention alpine, signée à Salzbourg le 7 novembre 1991 par les sept États alpins et par l'Union européenne et ratifiée depuis par trois États signataires (Autriche, Liechtenstein et Allemagne), est de réduire les nuisances et les risques liés au transport interalpin et transalpin à ce qui est *supportable* pour les hommes et la nature, pour le cadre de vie et les habitats. La Convention alpine va plus loin à propos des émissions dans l'air et exige qu'elles soient ramenées à un taux *non nuisible* (art. 2-2, alinéas c et j). Le projet de protocole relatif aux transports ne tient pas compte de ces prescriptions. (11) La CIPRA invite les États signataires à intégrer dans le protocole relatif aux transports les demandes formulées dans la présente déclaration ainsi que les prescriptions de l'article 2-2 de la Convention alpine afin qu'elles puissent être mises en oeuvre.

Belluno, le 6 octobre 1994

Josef Biedermann
Président de la CIPRA-International

Pour les comités nationaux de la CIPRA
Helmuth Moroder
Président de la CIPRA-Italie

Résolution 1/1994

vote par l'assemblée des délégués de la Commission Internationale pour la protection des Alpes (CIPRA) à l'occasion de son congrès annuel 1994 à Belluno en Vénétie pour un

parc international dans le Karst

pour la protection et le développement respectueux de l'environnement de la région karstique transfrontalière limitée par l'Adriatique au sud-ouest et par les rivières Rosandra/Glinščica au sud-est, Vipacco/Vipava au nord-est et Isonzo/Soča au nord-ouest.

La région karstique transfrontalière située à cheval sur la région autonome du Frioul-Vénétie julienne et la république de Slovénie contient des valeurs naturelles uniques aussi bien au-dessus du sol que souterraines; elle possède des particularités exceptionnelles aux plans hydrologique, paysager, culturel et historique, ainsi qu'une fonction importante pour l'approvisionnement en eau potable. Leur protection et leur sauvegarde constituent un objectif prioritaire.

Pour cette raison, les communes concernées ont déjà pris l'initiative de protéger plusieurs petites parties précieuses de cette région. Du côté slovène, l'UNESCO a inclus dans sa liste des monuments naturels mondiaux les grottes de Skočjanske jame. Des mesures supplémentaires sont toutefois nécessaires dans le sens d'une politique globale de protection et pour un développement respectueux de l'environnement de cette région karstique. Plusieurs organisations slovènes et italiennes de la région considérée travaillent déjà en étroite concordance et en contact direct avec la population pour la création d'un parc international dans le karst.

Une demande formelle pour la création d'une réserve naturelle a déjà été déposée auprès du ministère italien de l'environnement.

En outre, plusieurs projets de loi pour la création d'un parc régional ont déjà été remis à la région autonome du Frioul-Vénétie julienne.

La CIPRA

- (1) salue et soutient avec beaucoup de conviction l'idée d'un parc transfrontalier dans le karst slovéno-italien, également comme contribution à l'intensification des relations de voisinage et au dialogue transfrontalier,
- (2) l'estime exemplaire pour la réalisation d'un des objectifs de la Convention alpine, à savoir la création d'un réseau transfrontalier de paysages naturels et cultivés représentatifs,
- (3) reconnaît son importance dans la création de conditions-cadres au ni-

veau transfrontalier pour des mesures de protection et de développement respectueuses de l'environnement.

La CIPRA invite les autorités des États et régions concernés à entreprendre, en collaboration avec les collectivités territoriales intéressées, les démarches nécessaires à la réalisation de ce projet pour la création d'un nouveau parc transfrontalier dans l'arc alpin, qui permette la conservation durable d'un des plus remarquables paysages naturels et cultivés d'Europe centrale.

Belluno, le 6 octobre 1994

Josef Biedermann
Président de la CIPRA-International

Helmuth Moroder
Président de la CIPRA-Italie

Janez Bizjak
Président de la CIPRA-Slovénie



Un paysage caractéristique du Karst (photo: M. Šolar)

SOMMAIRE

H. Morodor		M.C. Fourny	
Préface	3	Une sortie à la montagne	
R. Gruber		Tourisme à la journée et de week-ends des	
Les transports par route et par rail		citadins résidant près des Alpes	
dans la région des Alpes		L'exemple de deux parcs naturels	81
Volume du trafic		J. Spijker	
et effets sur l'environnement	5	Des Pays-Bas vers les Alpes et retour	
H. Knoflacher		Comment inciter les vacanciers à changer	
Les mesures nécessaires au plan de la		de comportement.	85
politique et de la technique		T. Maystre et M. Zimmermann	
des transports	37	Trafic aérien dans les Alpes	
M.R. Vittadini		Un boom au détriment de l'homme	
Transports à l'intérieur des agglomérations		et de la nature?	97
alpines	49	F. Labande	
R. Thaler et W. Frosch		Rapport sur l'hélicoptère et le tourisme	
Régions touristiques sans voitures:		aérien dans les Alpes	115
une chance ou un risque?	61	V. Perotto	
P. Bermond		Routes agricoles et forestières de monta-	
Exode de masse des villes		gnes-Problèmes et mesures envisageables	123
vers la montagne	75	A. Weissen	
		Une vallée écrasée par le trafic	
		Interactions entre le trafic intérieur	
		et le transit	143

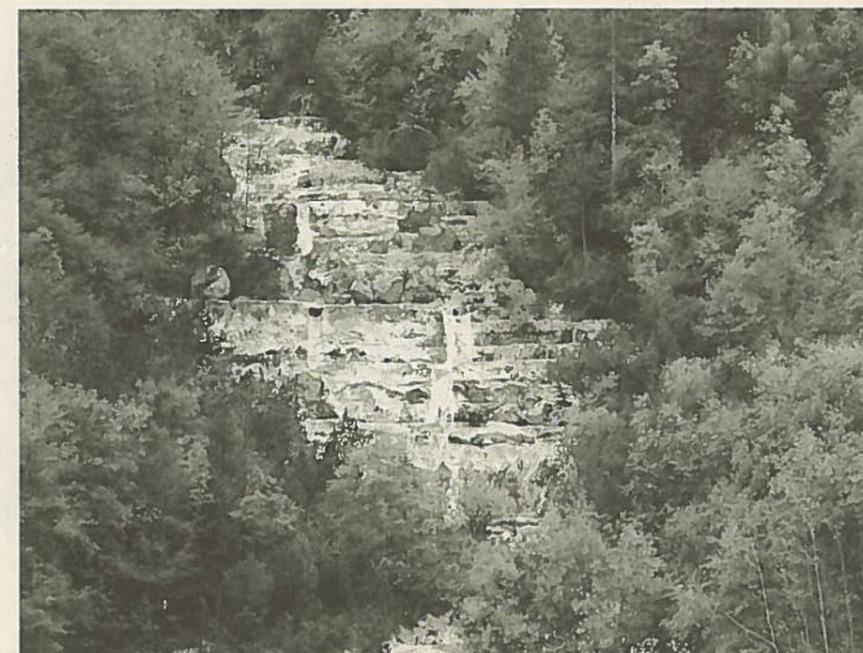


Transports dans les Alpes
Pas seulement le transit

Parc National des Dolomites de Belluno

Données statistiques

- Surface: 29'000 hectares environ, dont 16'000 de réserves naturelles biogénétiques, propriété de l'ancienne régie des forêts domaniales.
- 15 communes: toutes dans la province de Belluno: Sovramonte, Pedavena, Feltre, Cesiomaggiore, Santa Giustina, San Gregorio nelle Alpi, Sospirolo, Sedico, Belluno, Ponte nelle Alpi, Longarone, Forno di Zoldo, La Valle Agordina, Gosaldo, Rivamonte.
- Nombre d'habitants: il n'existe pas de décompte précis, mais il n'y en a que quelques dizaines; en effet, les hameaux et les zones anthropiques (à l'exception de la route nationale du Cordevole) sont exclus du parc.
- Types d'environnement: sont exclus les fonds de vallée (qui, toutefois, auraient d'intéressantes caractéristiques environnementales). On va de la zone thermophile, au pied de la montagne, qui souvent a déjà un aspect rupestre, la plus étendue en bordure, avec ses bois de hêtres et conifères, jusqu'aux arbustes subalpins, aux prairies d'altitude, aux milieux plus primitifs avec des terres inexploitées, des rochers, des moraines et des petites vallées nivales.
- Flore: la flore vasculaire compte environ 1500 espèces (1/4 du patrimoine national); le nombre serait supérieur d'environ 200 unités, si l'on compre-



Cascades dans le Val del Mis, parc national des Dolomites de Belluno (photo: U. Tödter, 1994)

- nait aussi les zones anthropiques des fonds de vallée.
- Faune: à cause des limites très complexes du parc, il est difficile de faire une estimation fiable de la population d'ongulés et de tétraonidés. On peut observer des groupes de chamois de plus de 50 individus et de perdrix blanches de plus de 20. On pense qu'il y a 3-5 couples d'aigles royaux.
- Agriculture: à l'intérieur du parc il n'y a que deux alpages encore en activité (Vette Grandi et Erera-Brendol) tandis que d'autres, abandonnés récemment, pourraient être récupérés.
- Refuges alpins: il y a 7 refuges alpins entre 1245 et 1993 mètres, plus différents bivouacs.

Historique

- Années '60: premières impulsions et propositions mûries chez des alpinistes célèbres (Piero Rossi, les frères Angelini, Brovelli).
- Début des années '70: première proposition de loi au parlement.
- Création des Réserves Naturelles et longue phase de polémiques et de discussions.
- Début des années '80: l'hypothèse d'un parc naturel régional prend forme.
- Août 1988: remise en marche de la procédure pour le parc national par le comité interministériel CIPE.
- 1989: mise en place d'une Commission paritaire, qui doit proposer des limites, des zonages et des mesures



Cesare Lasen présente le Parc national aux participants du Congrès CIPRA (photo: U. Tödter, 1994)

- de protection; son travail se termine en juin.
- 20.4.1990: décret ministériel constitutif du parc national.
- 6.12.1991: approbation de la loi cadre nationale (No. 394) sur les parcs et les zones protégées.
- 12.7.1993: nomination du Comité de Gestion (parution dans le Journal Officiel le 7 août).
- 11.9.1993: le Ministre Spini «inaugure» le parc à Belluno et livre les décrets de nomination au président et à quelques adjoints.
- 21.1.1994: nomination des commissaires aux comptes.
- 22.2.1994: premier Conseil de Direction.

La situation présente - la mise en oeuvre fait encore défaut

Les gens se demandent pourquoi le parc ne fonctionne pas à plein rythme et ne voient aucun résultat. La raison est simple: une administration est obligée de se conformer à des normes assez rigides; à la fin du mois d'octobre, outre le président, il n'y aura plus qu'une personne à travailler au bureau avec les pleins pouvoirs de la part de l'administration régionale; deux autres personnes sont à disposition un jour par semaine. Trop peu de monde pour faire face aux nombreux engagements institutionnels; on ne peut que parer au plus pressé et on ne peut rien planifier. Il a fallu beaucoup de temps pour arriver à s'équiper d'un minimum de structures, telles que téléphone, ordinateur, etc. Il y a bien un accord avec la Région, mais,

en réalité, il n'est pas respecté. Beaucoup d'institutions promettent des aides, mais souvent ne tiennent pas parole. La naissance d'un parc national avec des compétences territoriales crée des problèmes et n'est pas souhaitée.

Malgré tout ceci, l'on veut continuer: d'ici la fin de l'année, les statuts seront approuvés et les postes pour le plan d'environnement pourvus. Un programme d'environ 200 millions de lires a déjà été approuvé pour des activités d'étude et recherche. Il y a des priorités qui concernent les accès et les services essentiels. Plusieurs questions importantes sont à débattre comme les limites (très contestées), l'organisation du service des gardes (de compétence de l'état: gardes forestiers), les prélèvements d'eau, la gestion de la faune.

Grande, peut-être excessive, attente pour des emplois directs malheureusement les moyens financiers limitent les possibilités. L'organigramme prévoit 12-13 personnes, embauchées sur concours. Il est vrai qu'il existe de sérieuses opportunités collatérales de la part de privés, mais ils ne veulent pas courir de risque et ils attendent. L'office du parc, qui vient d'être créé et n'a pas les moyens pour agir tout de suite, n'est pas vraiment responsable, si certains services de base comme les accès au Val du Mis ou à la Vallée de Canzoi, n'ont pas été organisés avec un minimum de prévoyance pour le parc. Les administrations communales, ainsi que plus généralement les autres organisations et associations, ont plus investi en polémiques et récriminations qu'en études pour répondre présent au rendez-vous. Il faut ajouter aussi que le Ministère ne transmet pas de signal précis et reconfortant. Si l'on veut que le parc devienne une réalité, capable de conjurer la protection de l'environnement et les opportunités de développement pour les populations locales, il faudra beaucoup travailler et il faudra de l'aide - non de l'obstructionnisme - de la part des diverses administrations. Mais le cas du Val du Mis est là pour démontrer qu'il existe des façons tout à fait différentes d'interpréter la protection de l'environnement; et si l'interprétation pessimiste sur ce point s'impose, il vaudrait mieux revenir aux Réserves Naturelles, car un parc qui n'est qu'une structure bureaucratique ne plaît à personne.

Cesare Lasen, Président du Parc National des Dolomites de Belluno, Piazzale Angelo e Luciano Zancanaro, I-32032 Feltre (BL), tel. (39)-439-304 233, fax 303036



Bancs de gravier (Piave près de Belluno)

(photo: U. Tödter, 1994)

Économie respectueuse de l'environnement dans les Alpes

Les Alpes seront-elles bientôt «l'entrepreneur de l'année»?

Le 22 septembre 1994, des entrepreneurs, des citoyens, des scientifiques et des écologistes se sont rencontrés à l'occasion du «2^e forum alpin pour l'environnement et l'économie» à Garmisch-Partenkirchen, afin de rechercher des stratégies économiques communes qui respectent la sensibilité du milieu alpin. Les organisateurs, la CIPRA-Allemagne et la Siegsdorfer Petrusquelle GmbH, ont invité sept orateurs réputés, parmi lesquels le ministre bavarois de l'environnement Thomas Goppel, pour parler de divers thèmes comme l'audit écologique pour les entreprises, l'économie durable, l'évaluation des risques environnementaux, le contrôle écologique et les écobilans. Jusqu'à maintenant, on ne trouve que des ébauches d'expériences concrètes et de résultats. Mais l'objectif était de faire de la publicité pour la prise d'initiatives modèles dans tous les domaines et il est atteint. A cause de leur rôle de pionnier dans l'orientation d'une économie écologique, les Alpes pourraient se voir attribuer, après celui de «site de l'année 1995» le titre «d'entrepreneur de l'année».

Martin Uitz, directeur de la Salzburgerland Tourismus AG, propose l'ébauche de solution suivante, dans son exposé relatif à la province de Salzbourg, région fortement développée au plan touristique:

La reconnaissance d'un arrêt de l'extension des capacités en matière de transport et d'hébergement représente la meilleure garantie qu'il n'y aura pas de nouvelles surexploitations dans les ré-

gions alpines. Cette reconnaissance est en même temps une promesse aux futurs hôtes, que leur lieu de séjour ne sera pas surchargé par le tourisme de masse et gardera ainsi son caractère récréatif.

Du point de vue marketing, cette manière de procéder aboutit à une politique d'exclusivité. Avec en toile de fond des limites d'extension clairement définies et une demande croissante pour le produit «séjour dans les Alpes», on peut prévoir que l'entrepreneur disposera d'une marge de manoeuvre pour l'amélioration de la qualité et pour la valeur ajoutée.

Uitz formule les demandes suivantes à l'égard des politiques:

Les conditions-cadre légales pour une économie durable qui respecte la sensibilité écologique de l'espace alpin doivent servir l'objectif général d'empêcher, en fixant des limites supérieures, les surexploitations avec les dégâts écologiques irréparables qui s'ensuivent. A cet effet, il faut considérer trois points principaux:

1. L'aménagement du territoire

La législation sur l'aménagement du territoire peut directement ou indirectement limiter la capacité d'hébergement locale ou régionale.

2. Les installations techniques

D'une part, il s'agit de placer sous bonne protection (site protégé, parc national) les sites alpins encore épargnés par des installations techniques; d'autre part, il faut bloquer les capacités au niveau actuel dans les régions équipées, notamment dans le domaine du ski, par l'interdiction de nouveaux équipements (on peut envisager des exceptions ponctuelles).

3. Solutions pour le trafic

Les milieux politiques ont pour tâche de réduire la pression du trafic sur les régions alpines. Ceci vaut aussi bien

pour les nuisances du trafic de transit que pour celles du trafic touristique local et régional.

La méthode la plus sûre pour empêcher la poursuite de la croissance du trafic de transit est de ne pas agrandir les routes existantes et de ne pas construire les nouvelles routes de transit envisagées.

La réduction de trafic touristique régional ne se conçoit pas par des interdictions unilatérales, mais doit aller de pair avec la création d'autres solutions. Parmi celles-ci, on peut citer les transports combinés à grande échelle avec un rapport coûts-avantages attractif, mais aussi accessibles aux hôtes de la région, l'encouragement à la construction de réseaux de pistes cyclables, de zones piétonnes et à la mise sur pied de transports publics régionaux et locaux y compris l'encouragement des solutions techniques alternatives (p. ex. automobile solaire).

La documentation de ce colloque (70 pages) se commande au prix de SFr. 20.- auprès de la CIPRA à Vaduz.

Manifestations de l'Académie européenne de Bolzano

L'Académie européenne de Bolzano fondée en 1992 a donné ses premiers signes de vie dans le domaine de «l'environnement alpin» au cours de l'année 1994 en organisant trois manifestations internationales sur des thèmes liés aux Alpes. Les trois manifestations avaient un rapport direct avec le contenu de la Convention alpine, en ce sens qu'elles devaient contribuer à poursuivre la réflexion dans les domaines de l'agriculture de montagne, de la forêt de montagne et de l'EIE.

L'agriculture dans les Alpes, indispensable mais sans avenir?

En guise d'ouverture s'est tenu un premier congrès relatif à l'avenir de l'agriculture de montagne du 18 au 20 mai 1994, sous la direction scientifique de Werner Bätzing, de l'Université de Berne. C'est la première fois qu'on tentait de présenter un bilan de la situation de l'agriculture de montagne pour l'ensemble des Alpes. Avec en toile de fond, les conditions-cadre globales et européennes (GATT, politique agricole de l'UE), les 100 participants ont aussi esquissé les exigences envers la Convention alpine et ont débattu de l'actuel projet de protocole «agriculture de montagne». Les sept rapports nationaux et les contributions aux discussions ont fourni un aperçu des particularités nationales aux plans économique, social et politique. Une grande part des problèmes montre des traits fondamentaux très semblables, mais on a aussi pu constater certaines diffé-



Lieux de halte pour les bergers en transhumance au bord du Laghi di Roburent dans les Alpes maritimes piémontaises.

(photo: U. Tödter, 1990)

rences et particularités. Dans tout l'arc alpin, l'agriculture de montagne risque de finir sur une voie de garage économique, sociale et culturelle. L'évolution de l'agriculture dans les Alpes va dans deux directions extrêmes: là où la situation est bonne, la production s'intensifie, en partie même au-delà de ce qui sera supportable à long terme, dans les endroits pentus, peu productifs et mal desservis l'exploitation est abandonnée.

Conditions pour une survie

Les 450 000 exploitations agricoles des Alpes qui existent encore (dont 36% exploitations agricoles à titre principal) ne pourront jamais se montrer concurrentielles dans les conditions actuelles. Un accord est ressorti de la discussion des conditions-cadre pour une survie de l'agriculture de montagne: les exploitations agricoles doivent conserver autant que possible leur caractère d'entreprise et il doit être possible d'obtenir des conditions de travail comparables aux autres catégories professionnelles. La conservation de l'agriculture paysanne est en fin de compte une question de survie pour une vie future dans les Alpes et donc pour le paysage cultivé qui reflète le travail du paysan. Pour l'avenir, les mots-clé sont:

- Créer des concepts de développement régionaux, visant le long terme et coordonnés au plan international,
- Ne pas considérer l'agriculture en soi, mais l'intégrer dans le contexte global de la société,
- Développer des concepts d'encouragement pour l'agriculture de montagne en sauvegardant les spécificités et les ressources régionales typiques.

L'espace alpin sera-t-il un modèle écologique?

Même si l'on ne doit pas considérer la problématique agricole de manière isolée, on peut dégager quelques points forts, notamment sous les aspects écologiques, à aborder en priorité:

1. Il faut concrétiser les obligations écologiques de base relatives aux pollutions du sol, de l'eau, de l'air et du monde vivant et les évaluer avec des critères mesurables et compréhensibles. Cette ambition dépasse largement l'agriculture et l'espace alpin. C'est ceci qui devrait remplir ce qu'on appelle la «green box» du GATT. A celui qui dépasse les limites admises, par exemple en polluant la nappe phréatique et l'eau superficielle, on demandera aussi des comptes dans le domaine de l'agriculture. Les Alpes retireraient de grands avantages envers la plaine d'une définition aussi stricte que possible des obligations écologiques fondamentales dans l'agriculture. Il y aurait moins de sanctions puisque les nuisances seraient globalement plus faibles et en même temps, la possibilité et la disponibilité des subventions seraient plus grandes à cause du nombre plus élevé de prestations écologiques particulières. Le standard pour les «prestations écologiques particulières» devrait être élevé, selon Peter Rieder, de l'EPF de Zurich, la «production intégrée» faisant office de standard et ne représentant pas une prestation écologique particulière.
2. Dans les Alpes comme dans bien d'autres régions d'Europe, il s'agit d'ouvrir le débat pour savoir où se pratiquera à long terme une exploita-

tion agricole respectueuse de l'environnement. Les structures actuelles ne pourront pas, d'abord pour des raisons financières, se maintenir. En fixant des priorités pour une «action» durable de l'homme, on soulève également la question d'un «laisser-faire» possible et rationnel. Il semble qu'un surcroît de nature est tout à fait imaginable dans le paysage humanisé des Alpes, sans prendre des risques inconsidérés et sans dépenses supplémentaires.

3. Un contrôle systématique des subventions et encouragements publics quant à leurs effets environnementaux et leur réorientation vers un meilleur respect de cet environnement permettrait d'éliminer les influences négatives au plan écologique; on ferait ainsi un grand pas en direction d'une agriculture respectueuse de l'environnement. Dans ce cas aussi, il ne faut pas prendre pour cible l'agriculture et les Alpes dans le collimateur. La Convention alpine prévoit un tel contrôle et les Alpes auraient ici une possibilité concrète de se profiler comme modèle pour un «développement durable» en Europe.

Bilan

Il reste à souhaiter que l'Académie européenne de Bolzano persiste dans son choix de placer l'agriculture de montagne au rang de thème principal. Elle s'apprête à terminer une étude comparative des paiements directs effectués sur la base des prestations écologiques. On aurait dû, en mai dernier, demander aux experts qui avaient préparé les rapports nationaux, de tenter pour certaines questions importantes une synthèse comparative des sept pays, tâche à la fois attrayante et exigeante. Il faut espérer que ceci pourra se faire lors de l'interprétation du congrès.

La forêt de montagne et la Convention alpine

La forêt couvre au moins 8 millions d'hectares dans les Alpes. Avec un taux de boisement de 44 %, les Alpes appartiennent aux régions parmi les plus densément boisées d'Europe centrale. Le second congrès de l'Académie européenne de Bolzano s'est déroulé du 26 au 28 septembre 1994, sous la direction scientifique de Herbert Scheiring, professeur honoraire à Vienne (Hochschule für Bodenkultur); il avait pour thème central le protocole forêt de montagne de la Convention alpine. Les 65 participants et orateurs en provenance des sept pays alpins ont d'abord débattu des principaux problèmes actuels de la forêt de montagne. Les représentants de la science et des milieux forestiers ont réclamé des

Forêt de montagne dans les Alpes

	Surface des forêts dans les Alpes (en 1000 ha)	Taux de boisement %	Forêt privée	Forêt domaniale	Forêt communale
D	263	50	39%	55%	6%
I	1'948 (*)	38	?	?	?
F	1'629	35	66%	10%	24%
FL	6,8	43	7%	—	93%
A	2'950	55	67%	20%	13%
CH	763	28	30%	4%	66%
SLO	420	62	56%	44%	—
Tot.	7'980	44			

Source: Données tirées du congrès de l'Académie européenne de Bolzano sur le thème «Le protocole forêt de montagne», septembre 1994.

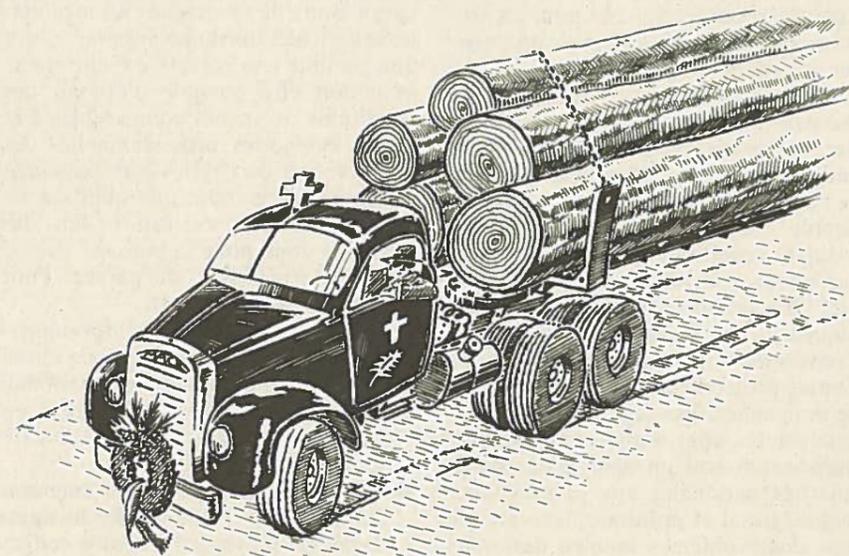
(*) dont 0,5 millions ha d'arbustes subalpins

conditions-cadre qui permettent de considérer et de traiter la forêt de montagne dans son ensemble. Les mesures suivantes ont été avancées:

- Il faut réduire la charge en polluants de sorte que tous les éléments de l'écosystème «forêt de montagne», même les plus faibles, soient entièrement protégés. Puisque les polluants du trafic routier jouent ici un rôle particulièrement important, il faut prévoir des mesures concrètes de réduction principalement dans le protocole relatif aux transports.

- Il faut limiter définitivement les populations d'ongulés sauvages pour permettre une régénération naturelle et diversifiée de la forêt. Si l'on ne répond pas à cette exigence, il n'y aura pas de forêts de montagne stables et remplissant leurs fonctions de manière durable; même la fonction d'espace vital pour la faune et la flore sera menacée si les populations d'ongulés sauvages ne redescendent pas à un niveau supportable.

- L'exploitation des pâturages boisés doit être limitée pour qu'il n'y ait



(Source: C. Frei, Amore mio, glaube mir!, Edition Olms, 1990)

pas de dégâts au sol ou aux peuplements ni d'obstacles à la régénération naturelle. Il faut prêter une attention particulière à ce point dans le protocole «agriculture de montagne».

- La prise en compte de la forêt pour des objectifs récréatifs doit se soumettre à la conservation de l'ensemble de l'écosystème forêt de montagne.
- Pour permettre une mise en oeuvre de toutes les prestations exigées dans le protocole forêt de montagne, il faut disposer rapidement des bases de planification qui y sont décrites. Il faut maintenir, respectivement disposer de personnel forestier compétent en nombre suffisant.

Les nombreuses prestations qu'offre l'activité forestière de montagne en relation avec l'utilisation des terres pour protéger les habitats ne peuvent être garanties que par un encouragement adapté et une rétribution durable et suffisante de ces prestations; sans elles, le défaut d'entretien des terres va continuer de croître, ce qui entraînera sans conteste une menace nouvelle pour bon nombre de régions alpines, mais aussi en dehors des Alpes.

Aujourd'hui et à l'avenir, il n'est plus possible de garantir les prestations en matière d'utilisation des terres dans le «sillage de la production de bois»; ce qui a parfois suffi dans le passé, lorsque le besoin était faible, est devenu impossible avec les dégâts aux forêts, l'évolution des prix et des coûts dans l'économie forestière et le développement par endroits frénétique des infrastructures d'habitat et de transports.

L'activité forestière en montagne peut ainsi fournir un modèle de rétribution des prestations écologiques.

Forêts alpines proches de la nature – Objectif ou utopie?

Les experts ont accueillis favorablement le projet de protocole forêt de montagne pour la Convention alpine présenté en 1993.

La future politique de subventions jouera un rôle central pour l'économie forestière et la forêt de montagne. Les subventions actuelles à l'économie forestière dépassent 500 millions de francs suisses; il n'est toutefois pas possible de garantir la comparaison entre les subventions octroyées dans les divers pays. On peut cependant indiquer que plus de la moitié des encouragements et rétributions relevés par les experts sont aujourd'hui payés en Suisse. A moyen terme, il s'agit de limiter au mieux le nombre de situations donnant droit à une subvention, aussi pour garantir une meilleure acceptation par

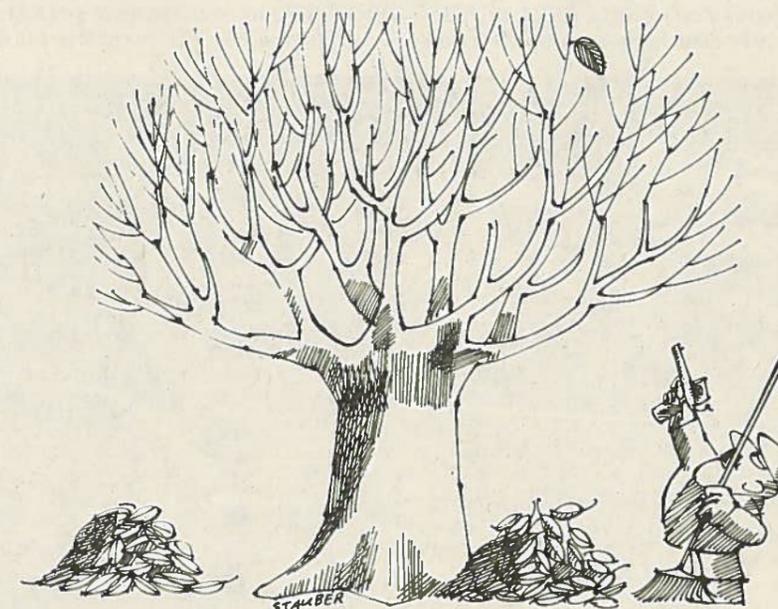


Fascination d'une forêt/nature vierge en montagne

(photo: L. Jäger, 1994)

la société. Il est également nécessaire de préciser qu'elles sont les tâches générales non rétribuées que doit offrir la forêt, en particulier sur le plan écologique. Seules les prestations particulières feront l'objet de versements spécifiques liés à la prestation et avec un contrôle du résultat. Comme les ressources publiques vont plutôt en

diminuant, les bénéficiaires vont devoir participer d'avantage au financement des mesures particulières nécessaires ou des conséquences du laisser faire. Si l'on désire réellement s'orienter partout vers une activité forestière proche de la nature dans les Alpes, les points suivants sont prioritaires pour la CIPRA:

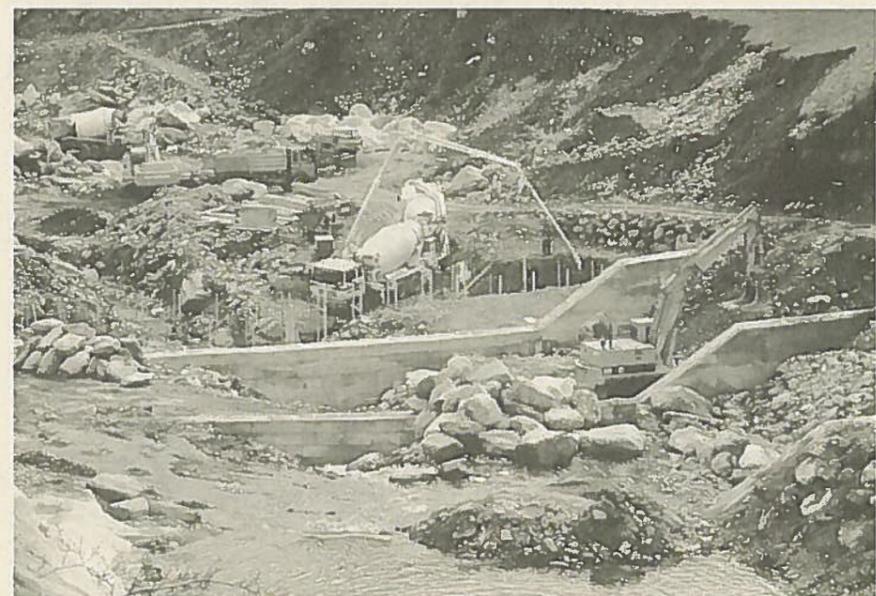


(Source: Nebelspalter No. 49 / 1984)

- Garantir la compatibilité environnementale des réseaux de desserte comme paramètre pour diriger l'utilisation par l'homme,
- Garantir la diversité naturelle des associations végétales forestières, également en dehors des réserves naturelles,
- Définir de manière précise la prestation écologique générale (p. ex. au moins 20 m³ de gros bois mort par hectare),
- Élargir la comptabilité de l'entreprise à la multifonctionnalité de la forêt (fonctions économique, écologique et sociale).

L'EIE dans les Alpes n'est pas un luxe, elle fait partie de la stratégie de survie

Les Alpes sont sans conteste un espace vital très sensible au plan écologique. Pour ne pas entraîner de dégâts irréversibles, il faut veiller tout particulièrement à la compatibilité environnementale lors d'interventions et d'exploitation économique de cet espace. L'étude d'impact sur l'environnement (EIE) représente à cet égard un instrument important d'évaluation et de prévention. Les prescriptions appliquées dans les divers pays alpins en matière d'EIE ne tiennent cependant, à quelques exceptions près (Suisse, Tyrol du Sud, Vallée d'Aoste, Trentin), que peu compte des conditions particulières de cet espace. L'Académie européenne de Bolzano a donc invité, à l'instigation de la CIPRA, 40 experts en EIE de tous les pays alpins pour débattre de la nécessité d'une EIE spécifiquement alpine. Ce congrès s'est déroulé les 24 et 25 octobre 1994 dans le château de Maretsch



Une correction de torrent qui mérite une EIE.

(photo: Seehausen)

à Bolzano. Le débat avait pour toile de fond l'élaboration des protocoles spécialisés de la Convention alpine qui traitent du thème de l'EIE. Le congrès s'est déroulé sous la direction scientifique d'Alexander Cernusca, professeur à l'Université d'Innsbruck. Pour préparer le congrès et comme base de discussion, chaque pays avait rédigé un rapport d'expertise sur l'EIE. Ces rapports analysaient les pratiques actuelles en matière d'EIE sur la base de questions relatives à ce qui se fait, ce qui devrait se faire et aux lacunes.

Voici les principaux résultats du congrès selon le CIPRA:

1. Les experts considèrent qu'une loi sur l'EIE ou une procédure EIE spécifique à l'espace alpin n'est pas judicieuse. Les protocoles de la Convention alpine ne le prévoient pas non plus.
2. Les experts soutiennent la formulation d'objectifs qualitatifs et de standards environnementaux spécifiques aux Alpes. Cela n'est cependant pas du ressort des lois et procédures d'EIE.
3. Les experts soutiennent l'introduction obligatoire de valeurs limites et de seuils spécifiques pour imposer l'EIE dans les Alpes, en tenant compte notamment des points suivants:
 - Les experts réclament l'introduction de procédures d'enquêtes préliminaires ou d'études environnementales simples avec des seuils moins élevés que la loi actuelle et des valeurs adaptées à la sensibilité de l'espace considéré. Les instances compétentes devraient s'accorder pour des seuils valables au niveau d'unités régionales rationnelles et transfrontalières. Les résultats de l'enquête préliminaire devraient permettre de décider si une EIE complète est né-

cessaire, si une EIE simplifiée suffit, voire si l'EIE est inutile.

- Il faudrait effectuer une étude de sensibilité pour l'ensemble des Alpes et classer la sensibilité écologique des divers espaces; ceci permettrait de disposer d'une base pour un accord sur des valeurs spécifiques aux Alpes et pour leur acceptation par la population alpine. La Slovénie a déjà ancré une telle étude pour les Alpes slovènes dans sa loi sur la protection de l'environnement. Elle l'utilise comme aide à la décision pour fixer un volume adapté d'études d'impact sur le territoire et l'environnement.

Les protocoles de la Convention alpine ne tiennent actuellement pas compte de ces deux exigences.

4. Les experts estiment qu'il est nécessaire de pratiquer des études d'impact sur le territoire dans l'espace alpin, comme le prévoient déjà certaines régions, p. ex. les provinces autrichiennes de Carinthie et de Salzbourg. Cette procédure devrait permettre de s'assurer que les projets non soumis à l'EIE ou déclarés compatibles à titre individuel le soient aussi dans la somme de leurs effets sur l'homme et sur l'environnement. En outre, elle devrait garantir la compatibilité environnementale des activités d'exploitation (p. ex. le tourisme, l'agriculture et la sylviculture) et le respect des objectifs de l'aménagement du territoire pour les projets isolés.

5. Les experts sont d'avis unanime qu'il faut évaluer l'impact sur l'environnement des politiques, programmes, planifications et projets. Dans les pays alpins, il n'existe actuellement à cet égard que des ébauches nationales d'obligations et de procédure avec un ancrage légal. Une telle obligation fait toutefois partie de l'accord signé à Rio de Janeiro en 1992 par 156 États et de la Convention sur la diversité biologique entrée en vigueur en mai 1994 avec plus de 50 États signataires. L'inscription de ce principe dans la Convention alpine est une simple conséquence de cette obligation de cohérence politique. Les experts attribuent une importance particulière à l'étude prévue dans la Convention alpine des effets sur l'environnement et le territoire induits par les politiques économiques et financières existantes et nouvelles. Pour cela, le remaniement des subventions et des encouragements joue notamment un rôle important; il s'agit d'en faire des instruments dont l'impact est compatible avec l'environnement et d'éviter le double subventionnement (du style, «aujourd'hui on subventionne une route de desserte et demain on subventionne la fermeture des surfaces desservies»).

Forum de l'ASSN sur la recherche alpine à Disentis

L'Académie suisse des sciences naturelles (ASSN) a organisé du 11 au 16 septembre 1994 à Disentis (GR) le premier forum international de recherche alpine. Les 145 participants de tous les états alpins ont débattu durant cinq jours dans des séances plénières ou des ateliers orientés sur des thèmes précis, de la situation et des perspectives de la recherche alpine. Dans le contexte de la Convention alpine, l'entente transfrontalière a suscité une discussion intense dans les milieux de la recherche et de la science en relation avec les trois grands C (coordination, coopération et communication). La CIPRA était également invitée à Disentis pour présenter ses exigences envers la recherche alpine. La CIPRA, en tant qu'utilisatrice des résultats de recherche s'efforce d'effectuer des synthèses pour l'ensemble des Alpes; elle est très intéressée à une amélioration décisive des activités transfrontalières dans le domaine de la recherche, de la documentation, de la surveillance de l'environnement et de la vulgarisation des résultats. Les points suivants revêtent pour la CIPRA une importance particulière:

1. Il est souhaitable de désigner un réseau représentatif et transfrontalier de sites d'observation à long terme pour une recherche interdisciplinaire des interactions entre l'homme et son environnement («grands sites de la recherche alpine»). Les vastes réserves naturelles seront intégrées dans ce réseau; les lacunes se concentrent surtout dans les régions basses et les Préalpes.

2. Il faut proposer l'établissement d'un réseau alpin de surveillance (multiple-use monitoring), comme système d'alarme pour l'état de l'environnement et les conséquences des interventions anthropiques. Pour le réaliser de manière efficace et avantageuse financièrement, les différentes disciplines scientifiques devraient rapidement se mettre d'accord sur un réseau commun de points de mesures.

3. Pour améliorer la communication entre les différentes disciplines scientifiques et notamment entre la science et la recherche d'une part, la politique et la pratique d'autre part, s'ouvre un nouveau domaine professionnel: médiateur entre les besoins et les résultats de la recherche.

4. Les coopérations et les réseaux de recherche devront se créer surtout là où des priorités sont définies. A l'extérieur de ce courant principal, il faut aussi améliorer les possibilités pour une recherche «en marge», souvent très

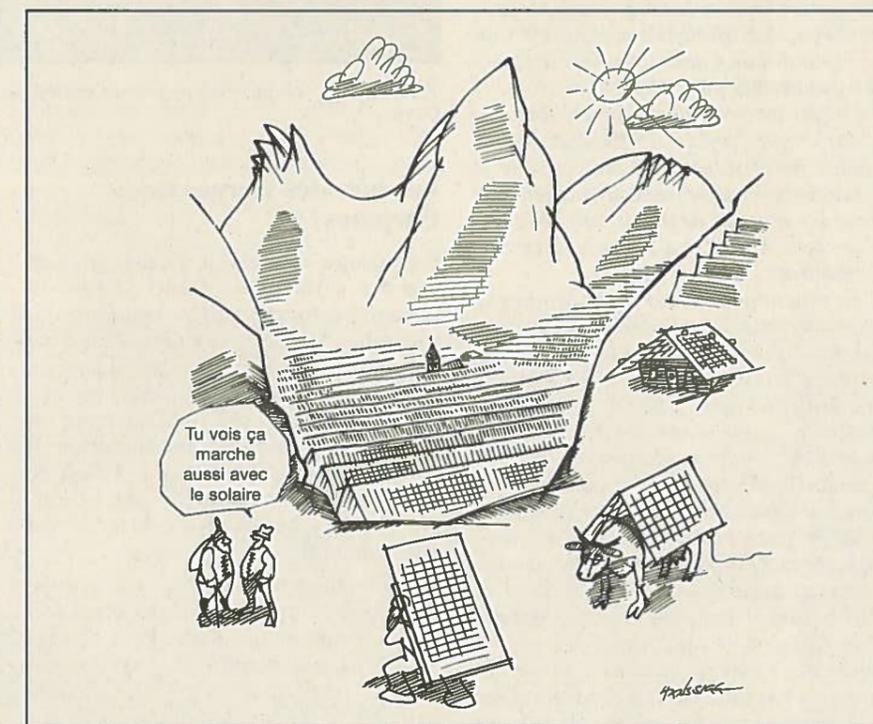
innovatrice et en avance sur son temps. Les programmes de recherche internationaux (UE) et nationaux négligent ce domaine de manière impardonnable.

5. La communauté scientifique est invitée à collaborer à la formulation d'un programme de recherche appliquée prioritaire dans l'espace alpin. Pour cela, il importe d'écarter clairement toutes les questions qui ont suffisamment fait l'objet de recherche et pour lesquelles il faut réclamer une mise en oeuvre politique des résultats.

6. Les points principaux quant au contenu se trouvent dans les domaines suivants:

- remplir le contenu du concept «durabilité», pour que cette boîte noire devienne véritablement une boîte verte,

- déterminer les limites de charge écologiques pour l'écosystème montagnard,
- développer une procédure EIE, notamment pour éliminer les contradictions qui empêchent la réalisation des objectifs environnementaux, en priorité dans les subventions, les encouragements et les allègements fiscaux,
- prévoir l'évolution du climat et des mouvements terrestres,
- effectuer une recherche sur les risques en montagne, en tenant compte des besoins de sécurité et des possibilités de financer les mesures,
- intégrer les objectifs de protection de la nature dans l'exploitation des surfaces.



(Source : Nebelspalter No. 32, 1991)

Le coin des lecteurs

Francesco Framarin, membre du «Comité international des associations pour la protection du Mont-Blanc» (CIAPM) a signalé à la rédaction que l'assemblée générale de l'UICN, dans sa résolution 19.93 ne s'est pas prononcée en faveur du projet étatique «Espace Mont-Blanc», comme le rapporte le bulletin CIPRA n° 34 à la page 11, mais uniquement en faveur de «l'élaboration [...] d'une authentique stratégie régionale de conservation» pour le Mont-Blanc.

Nous publions ci-dessous cette lettre en présentant nos excuses pour cette erreur.

Monsieur le Directeur,
Nous avons pris connaissance avec intérêt du no 34 (juin 1994) de CIPRA-Info, édition française. Cependant, nous relevons une grave inexactitude quand vous écrivez que la dernière assemblée générale de l'UICN s'est exprimée en faveur du projet Espace Mont-Blanc. C'est la CIAPM, par l'intermédiaire du CAF et du Comité français de l'UICN, qui a demandé à l'UICN de soutenir sa proposition de protection internationale

du Mont-Blanc, non les promoteurs du projet dit «Espace Mont-Blanc» que les associations de protection de la montagne ne peuvent défendre en son état actuel.

Comme vous le savez, le CIAPM s'est mobilisé depuis plusieurs années pour obtenir au niveau international une protection digne du toit de l'Europe, avec l'élaboration et la mise en place soigneusement contrôlée d'une authentique stratégie régionale de conservation qui pourrait servir de référence aux autres massifs européens. Cela implique de surseoir aux aménagements qui altèrent la région concernée, et d'élargir la réflexion aux meilleures expertises.

C'est bien timidement que les gouvernements ont relevé ce défi, et leur valse-hésitation a débouché sur la mise en place d'une Conférence transfrontalière Mont-Blanc où le pouvoir est exercé de fait par les intérêts locaux, et sur un projet d'«Espace Mont-Blanc» qui est loin de répondre aux ambitions des associations soutenues par l'UICN.

En effet, les actions de développement «doux» que prône l'«Espace Mont-Blanc» ne se substituent pas, comme le voudrait la logique, aux aménagements «lourds» qui ont déjà fait tant de dommage à la région et à ses ressources: ils s'y ajoutent.

C'est notamment le cas de la Montagne de Balme, sur la frontière franco-suisse, qui fait l'objet à la fois d'un «projet-pilote» de la Conférence transfrontalière (tourisme «doux», gestion des milieux sensibles, soutien de l'agriculture de montagne, maîtrise des transports) et d'un projet de domaine skiable international soutenu par les responsables locaux de cette même Conférence transfrontalière. Qui peut croire sérieusement à la compatibilité de ces deux projets?

On pourrait craindre que l'«Espace Mont-Blanc» ne soit qu'un moyen de capter des fonds permettant d'alléger les budgets communaux des dépenses d'environnement et de réserver leurs moyens aux opérations traditionnelles qui ont déjà fait tant de dégâts dans la région du Mont-Blanc.

Il est évident qu'aucune aide européenne ou privée ne devrait être accordée aux collectivités de l'«Espace Mont-Blanc» sans que celles-ci ne prennent un engagement clair sur leur politique de développement, politique qui devrait être conforme à l'objectif annoncé de conservation.

Quoi qu'il en soit, la résolution 19.93 de l'UICN, en rappelant les risques de dérive observés, apporte une aide précieuse aux organisations de protection de la montagne, et le CIAPM tient à lui manifester sa reconnaissance.

Francesco Framarin



Témoin de la croyance orthodoxe au sud-est de la Pologne, une église en bois près de Czarna Gorna. (photo: L. Jäger, 1994)

Les hêtraies vierges des Carpates

En Europe centrale, il n'existe plus de grandes surfaces de forêts vierges et même le retour de forêts encore seminaturelles à l'état de forêt vierge ne concerne que des petites surfaces. Un projet comme celui du «Sihlwald» aux portes de Zurich sur 1000 hectares représente déjà presque une sensation. Il faut se tourner vers le nord et l'est de l'Europe pour découvrir des forêts vierges de grandes dimensions et ceci notamment pour les hêtraies.

Depuis plusieurs années, un groupe s'est formé autour de l'équipe du service forestier de la ville de Zurich et réunit ceux qui s'intéressent à la forêt vierge. Il organise des voyages d'étude dans les pays où subsistent encore des forêts vierges de hêtres (Tchéquie, Slovaquie, Italie) pour y puiser l'inspiration pour le projet Sihlwald, mais aussi pour étudier les possibilités de conserver des sites de forêts vierges dans les Alpes.

En juin 1994, un groupe de 14 personnes provenant d'Autriche, du Liechtenstein et de Suisse, parmi lesquelles se trouvaient Mario F. Broggi, ancien Président de la CIPRA et Ulf Tödter, actuel Directeur, a effectué un voyage d'étude de dix jours dans les Carpates en Pologne et en Ukraine. La surface des hêtraies des Carpates couvre 3 millions d'hectares (Paule et al., 1993), dont 125'000 ha en Pologne et 423'000 ha en Ukraine.

20'000 hectares de hêtraies vierges

Dans les Carpates orientales, on trouve probablement la plus grande surface de forêts vierges de hêtres de toute l'aire de répartition de cette essence, aussi bien au niveau de la surface totale que de la grandeur des massifs forestiers. En Ukraine, il y a 11'000 ha de hêtraies vierges protégées (Paule et al., 1993) et il en existe probablement d'autres qui ne sont pas encore sous protection. Dans les Carpates polonaises, le Professeur Andrzej Jaworski, organisateur de la partie polonaise de l'excursion, a avancé, lors de sa présentation le chiffre de 7'000 ha de hêtraies et hêtraies mélangées à l'état de forêt vierge. Pour la Slovaquie, Paule et al. (1993) parlent de 1'258 ha de hêtraies et 1'468 ha de hêtraies mélangées, avec au moins 30 % de hêtres. On peut estimer dans l'ensemble que les hêtraies vierges des Carpates orientales de Pologne, de Slovaquie et d'Ukraine, couvrent environ 20'000 ha.

Le Parc National de Bieszczady

Nous avons visité dans l'extrême sud-est de la Pologne le Parc National de Bieszczady. Le site naturel et cultivé des montagnes de Bieszczady est boisé à 50-60%. Le caractère naturel de la région s'exprime surtout par la présence de tous les grands prédateurs (loup, ours, lynx). L'élan et le bison ont immigré ou ont été réintroduits dans cette région, où l'on trouve également le chat sauvage, la loutre, le cerf et le sanglier, ainsi qu'un grand nombre d'espèces

endémiques, notamment chez les invertébrés. Le Parc National de Bieszczady s'est créé en 1973 et s'est élargi en deux étapes pour s'étendre aujourd'hui sur 27'000 ha. Une troisième étape est prévue. Le Professeur de sylviculture Jaworski de Cracovie a expliqué aux participants les résultats de ses recherches menées dans deux forêts vierges du parc national, une hêtraie à sapin à Jawornik près de Zatwarnica et une hêtraie à érable à Moczarne dans la Puszca Bukowa. Toute la succession des stades de la dynamique de la forêt vierge a pu être observé à une petite échelle.

Les hêtraies vierges des Carpates ukrainiennes

La partie ukrainienne de l'excursion dans le district des Transcarpates, organisée et conduite par le Professeur Wolodimir Kucherjawi, directeur du centre d'écologie urbaine de l'Université de Lviv nous a menés dans la forêt vierge de Stuzica dans le triangle des trois pays, visité deux jours plutôt du côté polonais et en 1990 du côté slovaque. Le programme s'est poursuivi avec la visite de la hêtraie vierge que Conrad Roth, ingénieur forestier suisse, avait décrite en 1932 à la montagne Stoj dans la vallée de Boršava (il reste envi-

ron 1'000 ha de l'aire protégée); ensuite nous avons visité le plus grand ensemble de hêtraies vierges d'Europe dans le massif forestier d'Ugolskij-Sirokoluzanskij, avec une superficie totale en forêt vierge de 12'153 ha, selon W.P. Kičura, responsable forestier de ce territoire. Ces forêts vierges font partie d'une grande réserve naturelle de 37'000 ha dénommée «Karpatskij Deržanskij Zapovednik», dans laquelle les interventions ne sont tolérées que dans la zone-tampon de 10'000 ha.

Nécessité d'un centre pour les réserves de forêt/nature vierge en Europe centrale et orientale

Les hêtraies vierges de Pologne, de Slovaquie et d'Ukraine constituent un patrimoine naturel d'importance européenne. Nulle part ailleurs ne sont conservées des forêts feuillues si peu altérées sur une telle surface. Il est nécessaire de garantir à long terme leur protection et leur suivi scientifique. Dans le cadre des programmes «Man and Biosphere» (MaB) de l'UNESCO, il est prévu de constituer dans le triangle des trois pays une réserve internationale pour la biosphère «Carpates orientales» sur environ 154'000 ha, dans laquelle l'Ukraine intégrerait entre autres la réserve de Stuzica. La création

d'un centre pour les réserves de forêt/nature vierge en Europe centrale et orientale revêt une importance primordiale; ses objectifs pourraient être la coordination des efforts de protection dans les dernières forêts vierges, la création d'un réseau représentatif de réserves naturelles/forestières qui feront l'objet de recherches et le renforcement du travail de relations publiques pour expliquer l'importance des forêts vierges pour le vécu naturel de l'homme.

Une CIPRA pour les Carpates?

Les hôtes polonais et ukrainiens de cette excursion ont par ailleurs exprimé l'idée de créer une CIPRA pour les Carpates; ceci offrirait une plate-forme commune pour la science, les autorités et les organisations privées afin de coordonner les tâches transfrontalières de protection de la nature et de débattre des questions de développement durable dans les régions concernées, dans le sens du sommet de la Terre de Rio de Janeiro. Pour cela, la CIPRA alpine fournirait probablement un appui important.

Ulf Tödter



Les hêtraies vierges des Carpates, patrimoine naturel européen

(photo: L. Jäger, 1994)

Communications de la CIPRA

Personnel

Au mois de juin de cette année, Walter Danz, qui a longtemps oeuvré au sein de la CIPRA comme 1er vice-président de la CIPRA-International et président de la CIPRA-Allemagne, a présenté sa démission. Le 6 octobre à Belluno, le comité directeur et l'assemblée des délégués ont rendu hommage à Walter Danz pour son travail, en particulier pour la réalisation de la Convention alpine. L'assemblée des délégués a élu, pour assurer l'intérim de la 1ère vice-présidence jusqu'à la prochaine élection, Helmuth Moroder de Gröden, actuel président de la CIPRA- Italie.

Projet «Grandes manifestations de sports d'hiver»

Le projet a pour objectif l'élaboration d'un guide pour l'évaluation et l'amélioration de l'impact sur l'environnement et le territoire des grandes manifestations de sports d'hiver; les bureaux mandatés devraient terminer leur travail comme prévu au début de 1995. Après cette date, ce sera le groupe de travail accompagnant, formé d'experts des associations internationales et nationales de sport, du tourisme, de la science, des bureaux privés et d'associations de protection de l'environnement qui prendra la relève.

Campagne d'information pour la Convention alpine

Ce projet a permis d'obtenir un large soutien, dans les sept pays alpins et au plan international, des milieux politiques, administratifs, économiques et des associations privées pour un travail d'information relatif aux objectifs et au contenu de la Convention alpine.

Une brochure d'information est sortie en quatre langues, onze versions différentes et avec un tirage total de 150'000 exemplaires. Depuis le début septembre, la brochure est envoyée entre autres aux parlementaires des différents niveaux, aux communes, aux associations économiques et écologistes, aux écoles, aux Universités, aux bureaux de consultants et aux aménageurs. En plus d'un large suivi dans les médias des différentes régions alpines, on compte de nombreuses présentations lors de manifestations, des campagnes d'envois de cartes postales, des services d'information par téléphone, ainsi qu'un sondage d'opinion et un jeu.

Entre le 7 novembre et le 9 décembre 1994 paraîtra dans quatre grands quotidiens (Tages-Anzeiger/CH, Der

Standard/A, Süddeutsche Zeitung/D, Dolomiten/I) un cahier spécial intitulé journal des Alpes. En outre, on travaille maintenant sur un concept médiatique pour la poursuite du travail d'information. Le projet, soutenu matériellement par l'Union européenne et de nombreuses instances nationales, se terminera à la fin de 1994.

Nouvelles de la Convention alpine

Dernière nouvelle:

La Convention Alpine entrera en vigueur en février 1995

L'Allemagne est le troisième pays après l'Autriche et le Liechtenstein qui a déposé fin-novembre son acte de ratification de la Convention Alpine à Vienne. La Convention entrera maintenant en vigueur fin-février 1995 pour tous les pays qui auront ratifié jusque-là. La procédure de ratification est en cours en France, en Slovénie et auprès de l'Union Européenne, mais pas encore en Italie et en Suisse. De même chaque protocole prêt pour la signature sera soumis à la même procédure parlementaire de ratification.

3^e conférence alpine à Chambéry

Le 20 décembre 1994, les trois premiers protocoles de la Convention alpine (Protection de la nature et entretien des paysages, Aménagement du territoire et développement durable, Agriculture de montagne) devraient être signés à l'occasion de la 3e conférence alpine à Chambéry. Les délégations gouvernementales n'ont toutefois pas encore réussi à liquider tous les points litigieux lors de la séance du 21 au 23 septembre à Paris. La formulation de l'article qui doit régler le problème des paiements occasionne encore quelques soucis, même si on assiste à un rapprochement des points de vue et qu'une solution semble à portée de main. Le protocole tourisme en revanche ne sera pas prêt pour la signature en décembre. Ce n'est pourtant pas à cause de différences insur-

montables; on a mis au four un très petit pain qui semble assez proche du plus petit dénominateur commun. Le problème provient du fait que trois versions différentes du texte ont circulé, ce qui a rendu impossible une prise de décision. Cela fait clairement ressortir la nécessité pour une Convention internationale d'un minimum d'encadrement professionnel. L'absence d'un secrétariat pour la Convention, qui garantisse le respect des délais, la qualité des traductions et la tenue efficace des séances, s'est nettement fait remarquer au cours des deux dernières années.

Le principal souci des négociations reste cependant le protocole des transports. L'actuel projet ne correspond pas aux exigences formulées dans l'art. 2 de la Convention alpine. Ce que les fonctionnaires du transport ont élaboré ne contribue pas à une diminution des charges induites par le trafic. Le contenu de l'initiative des Alpes devrait en fait constituer le noyau du protocole (transfert obligatoire du trafic routier sur le rail et abandon de nouvelles routes de transit dans les Alpes). Les provinces autrichiennes ont fait savoir à Paris qu'elles ne soutiendraient les autres protocoles que si le protocole transport répond aux exigences. Si les gouvernements n'arrivaient pas à obtenir un compromis acceptable pour diminuer réellement les effets négatifs du trafic sur l'homme et son environnement, une initiative politique commune dans ce sens de la part des régions serait souhaitable.

Il importe toutefois que l'on trouve des accords concrets à Chambéry, qui permettront aussi de faire sauter le «bouchon décisionnel». Le protocole forêt de montagne existe par exemple depuis plus d'un an, mais n'a pas encore pu être traité par les délégations gouvernementales. De même pour la création d'un réseau approprié d'observation et de documentation, les sabliers se vident et mériteraient bientôt d'être retournés.

Impressum

Informations de la CIPRA - parution 4 fois par an - rédaction: Ulf Tödter, Heiligkreuz 52, FL-9490 Vaduz, layout: Franco Zarba - reproduction souhaitée avec indication de la source - imprimé sur papier recyclé - traductions: Philippe Poget, Cabinet Kunert - versions allemande, italienne, française - tirage total: 8400 exemplaires. Rédaction achevée le 25.10.1994

Comités nationaux:

CIPRA-Autriche, c/o Österreichische Gesellschaft für Natur- und Umweltschutz (ÖGNU), Hegelgasse 21, A-1010 Wien

CIPRA-Suisse, c/o Ligue suisse pour la protection de la nature (LSPN), Case postale, CH-4020 Bâle

CIPRA-Allemagne, Adelgundenstrasse 18, D-80538 München

CIPRA-France, c/o Centre International pour la Conservation de la Montagne CICM, Chez Divoz, F-74500 Féternes

CIPRA-Liechtenstein, c/o Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU), Heiligkreuz 52, FL-9490 Vaduz

CIPRA-Italie, c/o Pro Natura Torino, Via Pastrengo 20, I-10128 Torino

CIPRA-Slovénie, c/o Triglavski narodni park, Kidričeva 2, SLO-64260 Bled

Comité régional:

CIPRA-Tyrol du Sud, c/o Dachverband für Natur- und Umweltschutz, Kornplatz 10, I-39100 Bozen