

# Résolution sur l'agrandissement de l'aéroport de Bozen

## Résolution

adoptée par le comité directeur de la CIPRA le 16 février 1997 à Vaduz/Liechtenstein

Il est prévu d'agrandir l'aéroport de Bozen/Tyrol du Sud, utilisé actuellement à des fins touristiques et sportives, pour en faire une place d'atterrissage de 3<sup>e</sup> catégorie. Dans la conception, il s'agit d'une adaptation aux exigences d'un service aérien international, respectivement au développement des vols charters et cargos. Le projet prévoit en 1998 déjà 12'000 mouvements d'avions, chiffre qui augmentera jusqu'à 31'000 en l'an 2010.

**La Commission internationale pour la protection des Alpes (CIPRA) appelle le gouvernement du Tyrol du Sud à ne pas agrandir l'aéroport de Bozen et à réduire les nuisances actuelles du trafic aérien touristique et sportif de manière conséquente.**

### Justification

- Le «manifeste pour un trafic aérien respectueux de l'homme et de l'environnement» que la CIPRA a signé en mai 1996 avec 169 autres organisations, exigé en 14 points entre autres:
  - le renchérissement du carburant pour avions (vérité des coûts dans le trafic aérien)
  - l'abandon des vols à courtes distances jusqu'à 600 km
  - l'arrêt de la construction d'aéroports
  - des normes d'émission de polluants plus sévères pour les avions
  - des normes de bruit plus sévères pour les avions

- une EIE pour les aéroports existants également.
- L'avion est le moyen de transport le plus polluant pour l'homme et l'environnement. Avec moins d'un pour cent des prestations de transport, le trafic aérien consomme 13% de l'énergie de l'ensemble du secteur des transports. Les émissions de polluants dans la troposphère sont particulièrement nuisibles pour le climat. Les émissions de bruit atteignent, au décollage et à l'atterrissage, souvent des niveaux dommageables pour la santé.
- Les Alpes sont un écosystème extrêmement sensible qui réagit de manière très sensible aux polluants atmosphériques.
- La morphologie complexe des Alpes entraîne bien souvent des phénomènes de propagation du son imprévisibles et difficiles à estimer. A la place d'une diminution du bruit en fonction de la distance à la source, on peut même constater localement une augmentation du niveau sonore. Les craintes d'une augmentation des nuisances pour les communes concernées sont donc justifiées (Bozen, Branzoll, Eppan, Kaltern, Kurtatsch, Kurtinig, Neumarkt, Pfatten, Jenesien, Ritten, Terlan, Tramin).
- L'agrandissement de l'aéroport enfreint les conditions de la Convention alpine qui a entre autres pour objectif de prendre des mesures «en vue d'obtenir une réduction drastique des émissions de polluants et de leurs nuisances dans l'espace alpin ainsi que des apports externes de polluants de manière à parvenir à un taux non nuisible aux hommes, à la faune et à la flore» (art. 2, al. 2, lit c.).

### Trafic/Transit

- Compter avec la nature – congrès sur le trafic à Innsbruck p. 2-5
- ITE – Initiative Transport Europe p. 2
- Les axes de communication des régions Maralpines azuréennes et ligures p. 3
- Ça marche ! Les initiatives contre le trafic dans le Val d'Aoste p. 3
- Le problème avec la Suisse... p. 4
- Pas de mesures de qualité de l'air, pas de pollution... p. 4
- Tunnel de Letzte – Une clé pour le transit routier au Vorarlberg et au Liechtenstein!? p. 4
- «Vérité des coûts» infrastructure routière et développement économique p. 5

### Convention alpine

- Protocole «Energie» p. 6-8
- Bilan intermédiaire de la campagne d'information pour la Convention alpine en Autriche p. 6
- Protocole «Protection des sols»: la CIPRA réclame des améliorations p. 6
- Compléments biologiques et chimiques pour l'enneigement artificiel et la préparation des pistes p. 7

- La Convention alpine sur une voie de garage? p. 7
- Le secrétariat permanent s'estompe p. 8
- Un logo pour la Convention alpine p. 8
- Réseau Alpin des Espaces Protégés p. 9
- Nouvelles CIPRA p. 10
- Plan d'action de la CIPRA p. 10
- Conférence annuelle de la CIPRA p. 10
- «Alliance dans les Alpes»: L'effet de réseau se met en place... p. 10
- Tourisme/Livres p. 11
- Les chemins de la paix p. 11
- Compte-rendu de livres p. 11
- Le monde en action spéciale – et le tourisme alpin? p. 11
- Congrès Salecina p. 11
- Divers p. 12
- Tyrol du Sud: Evelyn Tappeiner remplace Willi Erschbaumer p. 12
- Offre d'emploi Académie européenne de Bozen p. 12
- Le parc national des Kalkalpen est en voie de réalisation p. 12
- Camp alpin international pour la jeunesse p. 12

Commission Internationale pour la Protection des Alpes

Internationale Alpenschutz-Kommission

Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi

Mednarodna komisija za varstvo Alp

Im Bretscha 22  
FL-9494 Schaan  
Telefon 075 / 237 40 3  
Telefax 075 / 237 40 3

No. 44  
Mars 1997

Edition française

Allemagne  
Autriche  
France  
Italie  
Liechtenstein  
Slovenie  
Suisse

## Compter avec la nature

Congrès sur le transit à Innsbruck les 21/22 février 1997

**Le trafic de transit transfrontalier est une réalité depuis des années; la résistance transfrontalière voit maintenant aussi le jour. Plus de cent participants de tous les pays alpins sont venus à Innsbruck pour faire front contre une politique des transports nuisible à l'environnement.**

RZ. Le thème de la vérité des coûts formait le noyau du congrès. Stefan Brückl du Süddeutsches Institut für nachhaltiges Wirtschaften a ainsi montré que les investissements dans la construction routière détruisaient les emplois locaux et poussaient le transfert de la production dans quelques centres économi-

ques. De nouveaux investissements dans la construction des routes ne permettraient pas de réduire le problème du chômage mais au contraire de l'accroître. La solution est bien plus à rechercher dans l'encouragement du développement régional.

### Ne pas tolérer la destruction

Fritz Gurgiser du Transitforum Austria Tirol a aussi mentionné les répercussions économiques négatives du soutien illimité au trafic; il a exhorté les participants à faire valoir leurs droits et à ne plus tolérer la destruction de l'économie et de l'environnement.

Friedrich Schindegger de l'institut autrichien pour l'aménagement du territoire a confirmé dans son exposé qu'on ne pouvait pas considérer le trafic en le séparant du développement régional. Les problèmes d'environnement sont à résoudre par un mélange de politique durable au plan de l'habitat, du tourisme, de l'agriculture et des transports. Elisabeth Zöhrer de la chambre de

l'agriculture du Tyrol a présenté des exemples concrets d'initiatives régionales en parlant de commercialisation directe. Le paysan et producteur bio Andreas Kreutner a également plaidé en faveur d'un approvisionnement de proximité et de la vente de produits régionaux comme alternative à l'avalanche destructrice du trafic de transit.

Peter Hasslacher a souligné clairement l'importance de la coordination internationale en matière de politique des transports dans son exposé sur la Convention alpine. Il a attiré l'attention sur la mise en oeuvre d'un développement durable dans le cadre du projet CIPRA de réseau des communes.

### La politique des transports de l'UE est partout...

L'exposé de Maria Elisabeth Pösel sur la politique des transports de l'UE a suscité de très vives réactions dans le public, notamment du côté français. En France, la problématique du transit est à la pointe de l'actualité avec le projet du Mercantour, aussi présenté lors du congrès (cf. p. 3).

En général, les participants sont ressortis confortés par les orateurs dans l'opinion que la problématique du trafic ne peut se régler que par un développement régional durable et que des mesures indispensables dans cette direction sont nécessaires de manière urgente.

## ITE - Initiative Transport Europe

**Le trafic de marchandises à travers les Alpes semble sans limites. La résistance contre le flot croissant de camions s'est donc concrétisée, il y a deux ans à Mouans-Sartoux dans le sud de la France, par «l'initiative transport Europe (ITE), pour un trafic respectueux de l'homme et de l'environnement». Elle lutte pour obtenir, au-delà des frontières nationales, un changement de la politique européenne des transports.**

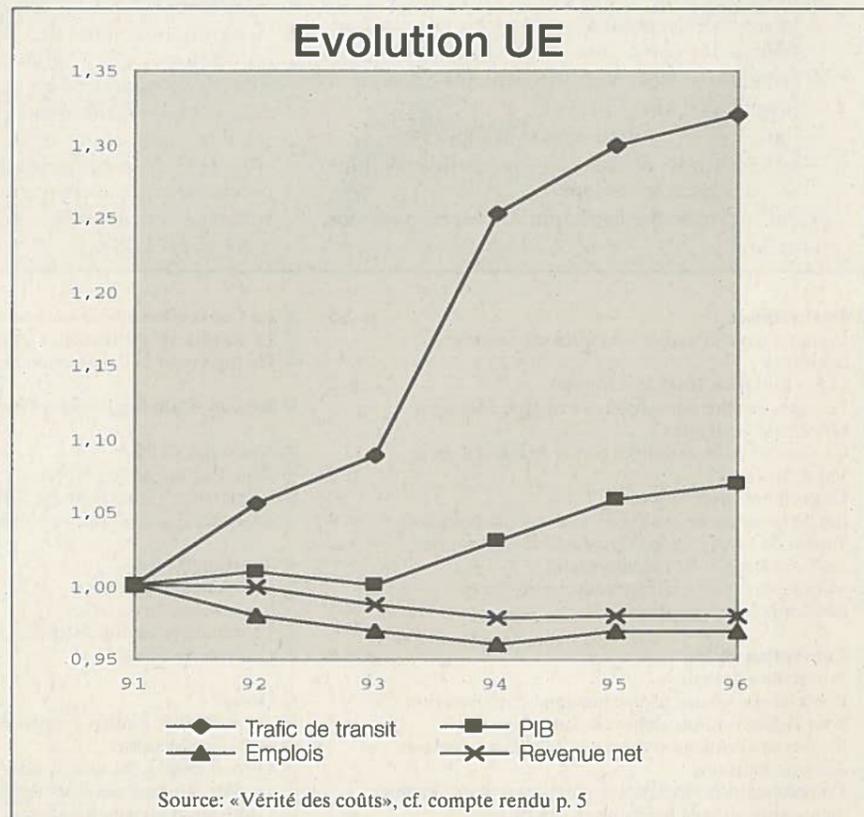
AW. Les représentants des comités d'initiatives d'Allemagne, d'Autriche, de France, d'Italie, du Liechtenstein et de la Suisse se sont rencontrés, à l'occasion du congrès international sur le transit des marchandises à Innsbruck. Ils ont alors décidé de poursuivre les activités de l'ITE sur leur lancée.

- Chaque mois paraît donc une lettre d'informations en allemand, français et italien contenant des sujets relatifs à la politique des transports, des nouvelles et l'annonce de publications.

- Chaque année en février, un des comités d'initiative organise à son tour un congrès international sur le transit.

- Le 4 octobre 1997 se tiendra la seconde journée d'actions internationale contre le transit.

L'ITE maintient à l'avenir sa structure informelle, mais dispose provisoirement d'un groupe de coordination. Ceux qui s'intéressent au travail de l'ITE obtiendront plus d'informations en s'adressant à Irmgard Anthenien, Initiative des Alpes, Case postale 29, CH-3900 Brigue, tél. 0041 27 924 22 26, fax 0041 027 924 43 05.



## Les axes de communication des régions Maralpines azuréennes et ligures

### Commentaire de la carte

Les réseaux de communication routiers, autoroutiers et ferroviaires à travers les Alpes maritimes et ligures sont particulièrement étoffés. Ainsi, la bande littorale (Côte d'Azur et Riviera Ligure) est-elle reliée au Piémont par de nombreuses et performantes percées ferroviaires, routières et autoroutières.

Contrairement aux assertions avancées par les promoteurs du projet, la percée du Mercantour, qui implique le percement du plus long tunnel des Alpes (17,5 km), n'offrirait pas d'amélioration substantielle au trafic routier international à longue distance: l'itinéraire autoroutier par le littoral et les seuils du Turchino ou des Giovi (qui culminent à une altitude moitié moindre que celui du Mercantour) se révélant rigoureusement équivalents en distance et énergétiquement plus économique.

Le projet du Mercantour raccourcirait en revanche le trajet Nice-Cuneo (et par voie de conséquence celui de Nice-Turin) de 25 km! L'heure de trajet qui, dans la configuration autoroutière définitive du projet, serait gagnée sur le trajet par Tende (pour autant que l'on repousse encore les travaux de mise à niveau de la RN 204 dans la vallée de la Roya), justifie-t-elle des opérations aussi colossales et destructrices? La réélectrification de la voie ferrée Vintimille-Breil-Limone (Cuneo) et



l'électrification de Nice-Breil, seraient, en revanche, susceptibles d'offrir des relations voyageurs régionales (qu'accélérerait la mise en service de Pendolinos), ainsi que des sillons fret allégeant la ligne littorale avant achèvement des travaux de déviation et de

doublement en cours sur le littoral ligure.

Légende et commentaire: J. Molinari - Le projet Mercantour - GIR Maralpin / CIPRA-France (1996)  
Cartographie: D. Rambaud d'après J. Molinari (1996)

## Ça marche! Les initiatives contre le trafic dans le Val d'Aoste

MR/RZ. La région autonome du Val d'Aoste en Italie a promulgué récemment une loi qui permet la levée de péage, voire même la fermeture au trafic individuel de routes régionales surchargées (cf. CIPRA-Info n° 43). Au cours d'un entretien avec Marcello Dondeynaz, de la division du trafic dans le Val d'Aoste, lors du congrès sur le trafic à Innsbruck, nous avons discuté de divers projets innovateurs relatifs à la régulation du trafic dans le Val d'Aoste.

*Le Val d'Aoste est connu pour sa réglementation sur le péage, récemment introduite. Cette réglementation est-elle déjà appliquée?*

MD: Au cours de l'été passé, on a déjà réalisé des contrôles et pratiqué des mesures de fermeture temporaire de routes. Courmayeur a décidé de fixer un péage au cours de l'été prochain pour le Val Ferret et le Val Veny.

*Comment cette loi est-elle acceptée?*

MD: 60 à 70% de la population réagit positivement à l'égard des limitations du trafic. Du côté des commerçants, on rencontre une légère résistance.

*Prévoit-on déjà d'autres mesures légales pour limiter le trafic?*

MD: Nous avons prévu une taxe écologique pour le transport des marchandises sur la route de transit du tunnel du Mont-Blanc (F-I). Cette réglementation a toutefois été refusée par le gouvernement italien qui y voit une limitation du trafic individuel. Cette argumentation ne vaut pas puisque seuls les véhicules qui ne répondent pas aux normes antipollution sont concernés.

*Il reste à souhaiter que cet exemple fasse des émules dans de nombreuses régions.*



Marcello Dondeynaz

## Le problème avec la Suisse . . .

«Le problème avec la Suisse n'est pas lié au fait qu'on y trouve les Alpes ou d'autres 'corridors particulièrement sensibles'. Le seul problème réside dans le fait que la Suisse n'est pas membre de l'UE et connaît une limite de 28 tonnes, alors que l'on circule dans toute l'Europe avec des 40 tonnes.»

AG/RZ. Cette belle citation a pour auteur Annemarie Jorritsma, la présidente hollandaise du Conseil des ministres des transports de l'UE. Elle semble peu se préoccuper d'une politique des transports respectueuse de

l'environnement, car elle n'a pas d'atomes crochus avec le transfert de la route sur le rail. Elle esquive la problématique de la fixation des coûts externes en arguant qu'il n'y a de toute façon pas d'objectivité. Elle ne se



Manifestation à Amsterdam contre le transit alpin de l'UE

## Pas de mesures de qualité de l'air, pas de pollution . . .

L'association «L'air des deux Savoies» est en train de mettre en place un système de mesure de la pollution atmosphérique dans les Alpes françaises des Départements de Savoie et de Haute-Savoie. Les lieux de mesures ne sont pas limités aux agglomérations, ce qui est relativement nouveau en France.

MR. La publication des résultats des premières mesures n'ont pas manqué de déclencher une véritable levée de bouclier. On s'est en effet aperçu que l'air de Chamonix, la station symbole des Alpes françaises, était aussi pollué que celui d'une ville comme Grenoble. Cette prise de conscience soudaine est très représentative. Elle montre l'importance des contrôles de la qualité de l'air. Sans elles, aucun politique ne peut se risquer à prendre des positions qui pourraient irriter certains lobbies.

### Avalanche journalière de camions

Il est logique qu'une augmentation du trafic engendre une augmentation de la pollution atmosphérique. Mais politiquement, il ne semble pas possible de s'appuyer sur le bon sens pour déduire qu'une telle avalanche journalière de camions ne peut mener qu'à l'asphyxie une vallée alpine telle que celle de Chamonix. Il a donc fallu attendre le relevé de mesures de la pollution atmosphérique pour réagir.

D'après le maire de Chamonix, la situation actuelle concernant le trafic «ne peut perdurer car elle pourrait à terme mettre en danger l'activité touristique et, plus grave encore, la santé publique». Grâce à ces contrôles de la qualité de l'air, on a des moyens légaux de régulation des sources de pollution par des mesures d'urgence: «restriction ou suspension de la circu-

laisse pas démonter par le fait que le gouvernement suisse est obligé par la constitution de transférer le trafic de transit sur le rail.

### Tout ou rien

Pour garantir que la conclusion des négociations actuelles sur le transit entre l'UE et la Suisse soit conforme à ses objectifs, la ministre des transports ne s'appuie pas que sur des arguments objectifs. Selon elle, les Suisses, s'ils persistent dans leur attitude, doivent s'attendre à ce que les accords de la Suisse avec l'UE dans d'autres domaines n'aboutissent pas.

### Une montagne gonflable contre la politique de l'UE

Avec son attitude d'un autre âge, Madame Jorritsma engendre une levée de boucliers massive en Suisse, mais aussi dans son pays d'origine. La plateforme hollandaise pour une autre Europe («Platform Naar en Ander Europ») se mobilise contre la politique des transports de sa ministre et a organisé le 31 janvier une manifestation à Amsterdam. Une montagne gonflable de 10 m symbolisait la protestation contre l'attitude de l'UE et témoignait de la solidarité avec les Suisses. Cette plateforme regroupe plus de 50 organisations écologistes hollandaises et reçoit le soutien de plus de 100 organisations d'autres pays de l'UE. Le membre bienfaiteur de la CIPRA «Nederlandse Milieugroep Alpen» en fait aussi partie.

lation». Ces mesures d'urgence resteront exceptionnelles. Pour élaborer des stratégies plus globales, les maires de Courmayeur et de Chamonix ont décidé de collaborer pour s'attaquer plus efficacement au problème et pour assurer aux habitants et aux visiteurs de ces vallées une qualité d'air «non nuisible pour la santé...»

### Affaire à suivre . . . ?

Est-ce grâce aux résultats alarmants de ces mesures de qualité de l'air que la frilosité du monde politique par rapport au lobby des transporteurs est en train de s'estomper?

Peut-on espérer que des décisions adaptées seront prises pour diminuer les émissions nocives, et que les contrôles de qualité de l'air continueront à être effectués et publiés...? En tous les cas, leur effet positif semble indéniable.

## Tunnel de Letzte – Une clé pour le transit routier au Vorarlberg et au Liechtenstein!?

On parle depuis plus d'une décennie du tunnel de Letzte dans la région de Feldkirch (Vorarlberg, Autriche). Ce qui au départ devait être une liaison à quatre voies entre l'Europe de l'est et de l'ouest dans la vallée du Rhin est maintenant présenté comme un «contournement de la ville de Feldkirch» à deux voies qui ne pose aucun problème.

Dans les faits, le tunnel projeté permet la liaison entre les deux autoroutes E60 et E43. Il amènerait le trafic directement à la frontière du Liechtenstein. Aujourd'hui, il n'existe toutefois pas d'unité sur ce projet, ni dans les communes voisines de Feldkirch, ni au Liechtenstein. L'Autriche réclame de ses voisins, sur la base de l'art. 7 de son

propre projet de protocole pour les transports, que... «de nouvelles routes à grande capacité à travers les Alpes ne puissent être construites que si aucune des parties contractantes sur lesquelles elles vont ou peuvent avoir des répercussions ne refusent ces projets de manière fondée.»

Selon une interview du ministre de l'en-

vironnement Thomas Büchel, le Liechtenstein soutient clairement la position de l'Autriche. Dans le contexte du projet de tunnel de Letzte, l'Autriche peut pour la première fois confirmer ses exigences à l'encontre de l'Allemagne et de l'Italie. Si l'Autriche ne négocie pas, dans le cas de ce tunnel, de manière appropriée avec le Liechtenstein, c'est la crédibilité autant que la sincérité de la position de l'Autriche qui sera remise en cause dans la discussion relative au protocole des transports.

Regula Imhof, CIPRA-Liechtenstein

## «Vérité des coûts» infrastructures de transports et développement économique

RZ. Cette étude montre que des transports bon marché et l'élimination des obstacles à ces transports n'encourage pas du tout le développement de l'économie régionale. Ces facteurs favorisent plutôt la concentration des entreprises dans quelques centres. La conséquence: diminution des emplois par fusion de grandes entreprises et par faillites des petites et moyennes entreprises qui ne sont plus concurrentielles. Les gagnants sont les grosses boîtes, les perdants les régions.

La construction de routes est donc la plus mauvaise possibilité pour ranimer le marché du travail. Les auteurs de l'étude plaident pour une réorientation de la politique au niveau des états (p. ex. taxes écologiques), des entreprises (p. ex. audits écologiques) et des régions (p. ex. stratégies de développement régional).

Cette étude agréable à lire fournit aussi bien des arguments contre la rengaine d'une construction routière favorisant l'économie que des propositions de solutions concrètes pour le développement futur.

Stephan Brückl/Walter Molt, Süddeutsches Institut für nachhaltiges Wirtschaften und Ökologikum GmbH; éd.: Austria-Tirol, Innsbruck, 1996, 69 pages.

Version allemande auprès de: Transitforum Austria-Tirol, Salurner Strasse 4/III, A-6020 Innsbruck, ATS 200.-

Version italienne auprès de: CIPRA-Italie, c/o Pro Natura Torino, via Pastrengo 20, I-10128 Turin, 5'000.- lires

Version française auprès de: CIPRA-France, c/o CICM, Les Grandy, F-73670 Entremont-le-Vieux, 20.- FF.

TRANSITFORUM AUSTRIA · TIROL

**"KOSTENWAHRHEIT"**

**Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung**

Stephan Brückl / Walter Molt

Im Auftrag vom Transitforum Austria-Tirol

**Die Alpenkonvention**

— Anwendungsbereich der "Alpenkonvention"  
— Hauptverkehrsachsen

© Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie  
Quelle: Österreichischer Alpenverein

**Wir fordern im Anwendungsbereich der "Alpenkonvention" die "vollständige Anlastung der aus dem Verkehr resultierenden volkswirtschaftlichen Kosten nach dem Verursacherprinzip auf die jeweiligen Verkehrsträger" (aus: Alpenschutz-Transiterklärung)**

## Convention alpine: Protocole «Energie»

Le projet actuel du Protocole «Energie» de la Convention alpine n'est pas du tout satisfaisant. C'était aussi l'opinion unanime des délégations lors de la dernière séance du Comité permanent de la Conférence alpine au début décembre 1996. Selon la CIPRA, ce projet porte atteinte à la réputation de l'ensemble de la Convention alpine. Le protocole a été renvoyé à la présidence italienne pour être retravaillé.

AW. Il ne sera pas possible, avec les mesures et obligations prévues à ce jour, d'atteindre les objectifs de la convention cadre (art. 2, al. 2, lit. k) qui visent à imposer une « production, distribution et utilisation de l'énergie ménageant la nature et le paysage et compatible avec l'environnement, et à encourager les mesures d'économie d'énergie ». Pire, le texte est entièrement axé sur la croissance: la stabilisation et la diminution de la consommation énergétique, notamment des énergies non-renouvelables, ne sont pas des objectifs. Il devrait même être possible de construire d'autres centrales nucléaires et

d'établir des dépôts finaux pour déchets radioactifs dans les Alpes.

La CIPRA-International a déjà plusieurs fois déposé d'importantes propositions de modifications du texte, en vain toutefois jusqu'à ce jour. Le 22 mars 1997, lors d'un séminaire à Turin, la CIPRA a adopté une contre-proposition au protocole officiel sur l'énergie. On y trouve notamment les revendications suivantes:

- Introduction de la vérité des coûts dans le domaine de l'énergie
- Encouragement des économies d'énergie et augmentation de l'efficacité énergétique

- Utilisation accrue des énergies renouvelables comme le soleil et la biomasse
- Réduction de la consommation d'énergies fossiles émettant du CO<sub>2</sub>
- Sauvegarde des cours d'eau naturels, respectivement augmentation des débits résiduels
- Renaturalisation d'installations énergétiques abandonnées et conception plus respectueuse de l'environnement des conduites/lignes d'approvisionnement.

La CIPRA réitère naturellement son ancienne revendication appelant à renoncer à la construction de centrales nucléaires dans les Alpes. La centrale nucléaire, basé sur des gisements d'uranium limités et laissant des déchets radioactifs durant des millénaires, contredit clairement le principe du développement durable. Les Alpes forment en outre le réservoir d'eau potable d'une bonne partie de l'Europe centrale, ce qui interdit de prendre le risque d'un accident de réacteur nucléaire.

## Bilan intermédiaire de la campagne d'information pour la Convention alpine en Autriche

En 1994, le ministère autrichien de l'environnement avait mandaté la CIPRA-Autriche pour la mise en oeuvre d'une « campagne d'information sur les objectifs et le contenu de la Convention alpine ». Le bilan intermédiaire de la première phase de cette campagne achevée à fin 1996 est partagé.

Cette campagne s'est réalisée en collaboration avec les associations membres de la CIPRA-Autriche ainsi qu'avec le soutien des provinces autrichiennes; une bonne partie des contenus de cette convention ressort en effet de la compétence de ces dernières. Le cercle de ceux qui s'intéressent à la protection et

au développement durable dans les Alpes et qui, à leur niveau, sont mobilisables pour des travaux de mise en oeuvre concrète, s'est considérablement élargi. La confrontation entre la soi-disant montagne de papier de la Convention alpine et les problèmes politiques quotidiens dans les Alpes y a contribué: la traduction d'un droit international abstrait dans la vie des concernés a fourni à toute la thématique de la Convention alpine une plus grande transparence et un meilleur impact dans les médias.

Après deux bonnes années de travail d'information et de communication, il reste cependant clair que la Convention alpine est toujours sur la corde raide. Il faut rappeler avec insistance aux états alpins et à l'UE les obligations contractées en 1991 déjà. La question de la valeur politique de la Convention alpine et de son apport à la résolution de problèmes va revenir à l'ordre de jour si une solution acceptable n'est pas trouvée sur le contenu du protocole des transports au cours des prochains mois.

Enfin il serait réjouissant que l'engagement de l'Autriche pour la Convention alpine se poursuive sans restriction et fasse des émules dans les autres états alpins.

Reinhard Gschöpf  
CIPRA-Autriche

# Die Alpenkonvention

## Fragen - Antworten - Perspektiven



Aus dem Inhalt dieser Ausgabe \*\*\* Das Neueste aus Italien, aus der Schweiz, vom Verkehrs- und Energieprotokoll \*\*\* Schwerpunktthema: Was sagen die Spitzen unseres Staates zur Alpenkonvention? \*\*\* Wegekostenrichtlinie und Alpenkonvention \*\*\* Die Umsetzungsseite

Liebe Leserin, lieber Leser!  
Am deutlichsten unterstreicht die betonierte Realität (siehe unten) die Bedeutung der Alpenkonvention. Die Teilnehmer des internationalen

Cavallino-Variante der Alemagna den längst fälligen verbindlichen Todesstoß zu versetzen. Dann kann wenigstens der in seiner Lebensgrundlage bedrohte Osttiroler Ort Kartitsch aufatmen.



Nummer 6  
Sommer 1996



Impressum:  
Blattlinie und  
Erscheinungsweise

Un exemple de la campagne d'information: Le magazine «Die Alpenkonvention»

## Protocole «Protection des sols»: la CIPRA réclame des améliorations

Pour être efficace, la protection des sols doit être globale et tenir compte d'autres domaines comme l'aménagement du territoire, le tourisme, l'agriculture et la foresterie. La CIPRA réclame donc des améliorations conséquentes du projet présenté pour que ce protocole mérite vraiment son nom.

AG/RZ. Contrairement à nos craintes, le comité permanent n'a pas accepté le protocole édulcoré (version du 12.7.96) au cours de sa dernière séance de décembre. Les états et les observateurs ont eu l'occasion d'apporter leurs propositions de modifications jusqu'à fin février.

La CIPRA n'a pas dissimulé que pour elle, cette dernière version est inutilisable (cf. CIPRA-Info n° 43). Elle réclame des améliorations notamment sur les points suivants:

- délimitation obligatoire de zones naturelles protégées et de surfaces prioritaires pour l'agriculture et la foresterie;
- restriction des besoins en surface, respectivement de l'étanchéification des sols lors du développement des agglomérations;
- limitation de la construction de chemins d'exploitation;
- diminution de la menace entraînée par les coulées de boue et les glissements, etc. en premier lieu par des

mesures relatives à l'exploitation des surfaces, comme les afforestation en haute montagne, le cantonnement de la forêt et des pâturages;

- élaboration obligatoire de normes communes pour restreindre au minimum les apports d'engrais et de pesticides dans les sols; le respect de ces normes est une condition préalable à l'octroi de subventions;
- limitation dans le temps et dans l'espace de l'enneigement artificiel;
- pas d'utilisation de moyens biologiques ou chimiques pour la préparation des pistes (cf. encadré);
- pas de nouveaux aménagements pour le tourisme de masse.

## Compléments biologiques et chimiques pour l'enneigement artificiel et la préparation des pistes

### La chimie pour préparer les pistes

RZ. Pour la préparation des pistes, on peut utiliser soit des stabilisateurs de neige (en général des engrais azotés, engrais commerciaux) ou alors des substances pour dégeler (p. ex. du sel de cuisine ou des scories Thomas moulues). L'emploi de ces moyens peut entraîner une augmentation de l'apport d'engrais, respectivement de polluants dans les eaux de surface.

### «Obligation de pureté» pour l'enneigement?

La neige artificielle «pure» (que de l'eau sans additifs) ne peut être produite que par des températures suffisamment basses. Des esprits «ingénieurs» des USA ont contourné ce

«problème» par des additifs biologiques, comme des bactéries du type *Pseudomonas syringae*. Ce procédé a aussi été employé dans les Alpes, en France et en Suisse. Les bactéries utilisées sont connues peuvent entraîner le gel et ses dommages et doivent donc être tuées avant leur emploi. On doit se demander si cela est vraiment possible et de quelle manière on procède (irradiation radioactive?). On ne teste en général pas préalablement la présence des bactéries utilisées sur un emplacement. L'association allemande pour le ski a déclaré en 1989: «Il faut refuser cette manière de produire de la neige, car il n'est pas possible d'estimer les risques entraînés pour la végétation.» Sans commentaires.



Canon à neige devant le massif du Mont Blanc

## La Convention alpine sur une voie de garage?

AG. La Convention alpine est en crise. Le protocole des transports est bloqué, il n'est pour l'instant pas prévu d'ouvrir de nouveaux domaines et les parties contractantes et signataires ont de la peine à décider d'activités de mise en oeuvre.

Dans cette situation, aucun état ne semble plus croire à de réels progrès. Lors de la 7e séance du Comité permanent de la Conférence alpine en décembre 1996, les états ont discuté des activités possibles pour la mise en oeuvre des protocoles signés. Ils étaient d'accord pour d'abord mettre au point les protocoles en cours de rédaction, à savoir «Transports», «Energie» et «Protection des sols». Ce n'est qu'une fois ce cap franchi que la mise en oeuvre des protocoles acceptés sera à l'ordre du jour. Comme si l'un empêchait l'autre.

Des milieux culturels italiens ont entamé d'importants travaux pour un protocole «Population et culture». Ceci a été rapporté de manière exhaustive à Ljubljana. Le Comité permanent n'a pourtant rien voulu savoir d'un nouveau protocole: «On finit d'abord les devoirs».

Un autre point de l'ordre du jour était consacré aux «incitations à l'ouverture de nouveaux domaines». Personne n'a demandé la parole à ce sujet. «Le Comité permanent a pris acte qu'il n'y a pas d'initiative dans ce sens.» C'est ce qui figure au procès-verbal et se trouve en parfait accord avec le reste mentionné plus haut.

## Le secrétariat permanent s'estompe

Une enquête de la CIPRA auprès des pays alpins a montré qu'il n'y a pour l'instant aucune chance pour qu'un secrétariat permanent voie le jour.

AG. C'est l'Allemagne qui refuse le plus clairement: aussi longtemps que la Suisse et l'Italie n'auront pas ratifié et que l'Autriche ne signera pas de protocoles, l'Allemagne n'est pas prête à discuter de ce point. L'Italie a également une attitude de refus, mais pour d'autres raisons: avec si peu de pays, on est presque «en famille», tout le monde se connaît. Il n'est donc pas nécessaire, comme pour une grande convention, d'avoir un secrétariat permanent.

### «Pas de continuité sans secrétariat permanent»

La situation est la même pour la France. Actuellement ce sont les contacts au niveau des ministres qui sont importants et cela est possible sans secrétariat per-

manent. Pour justifier ce dernier, il faudrait plus d'initiatives et d'actions concrètes. En même temps la France se demande si un tel secrétariat pourrait rester neutre lors de divergences politiques entre les états. On peut envisager que le système d'observation et d'information des Alpes (SOIA) reprenne les tâches de ce secrétariat.

La Slovaquie est d'un autre avis. Le système actuel de présidence tournante ne permet pas de continuité. A chaque changement de présidence, on repart à zéro. On peut le constater dans le fait que les protocoles de Chambéry ne sont toujours pas définitivement rédigés, car l'infrastructure nécessaire fait défaut.

### «... et tout à coup s'instaure une nouvelle dynamique»

Le Liechtenstein pense pour les mêmes raisons qu'un secrétariat permanent est absolument nécessaire. On a toutefois de la compréhension pour l'attitude de l'Allemagne. Il est judicieux d'attendre le moment favorable au plan politique. Ce dernier arrivera lorsque tous les états auront ratifié la convention cadre et que le protocole transports sera débloqué. Alors, on en est convaincu au Liechtenstein, va s'instaurer une nouvelle dynamique qui appellera forcément à la création d'un secrétariat permanent.

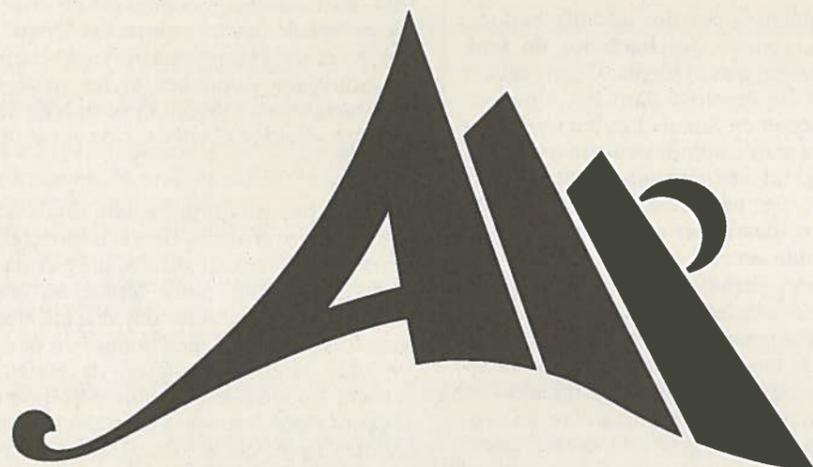
La représentation autrichienne reste toujours convaincue de la nécessité d'un secrétariat permanent. Le SOIA n'est certainement pas le bon endroit pour cela, puisque les tâches du SOIA sont de toute autre nature que celles d'un secrétariat. L'Autriche, le Liechtenstein, la Slovaquie et la Suisse sont de cet avis. La délégation autrichienne ajoute par ailleurs que les entretiens menés avec les représentants du SOIA ont montré que ce dernier n'est pas en mesure d'assumer les charges d'un secrétariat permanent.

Monaco est un peu en dehors de la discussion. La Convention alpine n'a en effet ici pas une importance centrale et les Monégasques ne voient pas d'urgence à créer un secrétariat permanent. Si les autres pays se mettaient d'accord pour l'établir, on ne s'y opposerait certainement pas à Monaco.

### L'emplacement n'est pas important

Tous les états qui ont répondu de manière positive propose leur propre pays comme emplacement. La candidature d'Innsbruck est connue de longue date. La ville suisse de Sion entre en lice comme candidate, bien qu'informellement pour le moment. Le Liechtenstein se voit aussi accueillir le secrétariat permanent, mais la question n'a pas encore été discutée à fond.

La Slovaquie finalement prépare une candidature pour le moment où la décision d'établir ce secrétariat sera prise. Tous ces états soulignent pourtant que la question de l'emplacement est secondaire. L'Autriche s'engage pour un secrétariat permanent, même s'il ne se trouvera pas à Innsbruck. De même pour la Suisse, la Slovaquie et le Liechtenstein. Le plus important est qu'il existe bientôt un secrétariat avec des tâches clairement définies; son emplacement vient en second lieu.



Alpenkonvention Convention alpine Convezione delle Alpi Alpska konvencija

AG. Ainsi se présente, selon la décision du comité permanent de la Conférence alpine, le logo noir-blanc de la Convention alpine. La version deux couleurs (vert avec une partie jaune dans le «P») sort très bien. C'est la délégation slovène qui a fait réaliser ce logo. Le comité permanent a pris beaucoup de temps pour discuter de cette proposition, ce qui n'est pas toujours le cas pour chaque affaire importante. Alors que la «queue baroque» devant le A perturbait certaines délégations, les autres débattaient de manière animée de l'arrière-fond symbolique de cette oeuvre. Une délégation a ainsi critiqué le fait que, ce que certains croyaient identifier comme lune ou soleil, rappelait dans la version noir-blanc une faucille. La remarque du président qu'on ne trouvait toutefois pas de marteau dans le logo, réussit à convaincre tout le monde. D'autres interprétations intéressantes laissaient apparaître la lune, resp. le soleil cité plus haut comme une balle de golf, la «queue baroque» devant le A se transformant en club.

Hormis la forme, on a aussi discuté ferme des couleurs. Un représentant d'ONG a ainsi proposé à la place de vert et jaune, d'utiliser le bleu et le blanc, à l'exemple de l'Europe. Cette proposition fut refusée et pas seulement par les états hors UE. Alors qu'un autre représentant d'ONG revenait sur la queue baroque en croyant y apercevoir un rameau d'épicéa, le rédacteur de cet article a dû précipitamment se rendre dans un petit coin tranquille, ce qui met un terme abrupt à ce compte-rendu.

## Réseau Alpin des Espaces Protégés

L'idée de la réalisation d'un réseau européen des espaces protégés alpins a été lancée par la France en 1994. Cette initiative s'est traduite par la «Première Conférence Internationale des Espaces Protégés Alpins» organisée par le Parc National des Ecrins en octobre 1995.

Les participants à cette conférence ont décidé de renforcer leur collaboration et de concentrer leurs efforts en matière de protection et de développement durable. Le Parc National des Ecrins joue actuellement le rôle de coordinateur d'un réseau fondé sur cette concertation. Les Ministres de l'Environnement des différents pays alpins ont pris acte de cette démarche lors de la Conférence Alpine les 26 et 27 février 1996 et ont encouragé la création du réseau.

### Collaboration plus étroite entre les espaces protégés

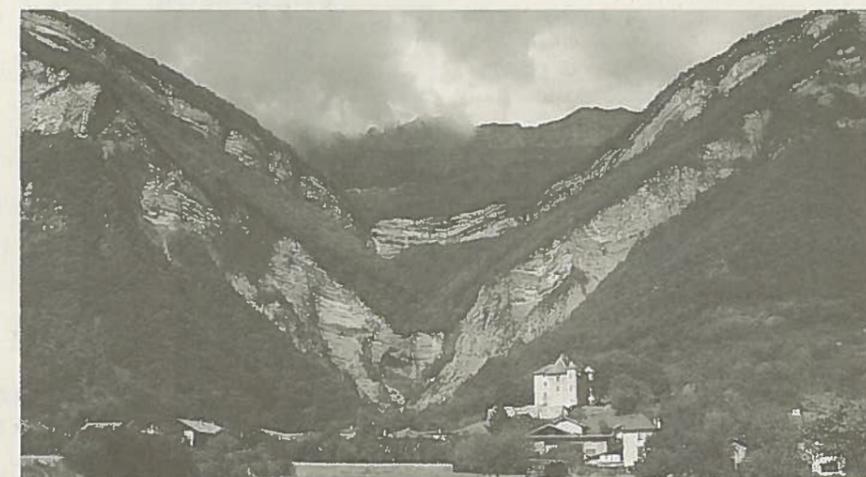
Le réseau rassemble l'ensemble des gestionnaires des espaces protégés des Alpes et a pour vocation une collaboration plus étroite entre eux afin d'appliquer concrètement le protocole «Protection de la Nature et Entretien des Paysages» (art. 12, voir encadré).

Même si ce protocole – signé il y a plus que deux ans – n'a pas encore été ratifié, il est important d'encourager dès maintenant une collaboration plus étroite entre les espaces protégés afin de créer des alliances et des supports pour l'application de la convention dans un avenir proche. Le «Réseau Alpin des Espaces Protégés» pourrait être un des piliers de la convention au même titre que l'est le «Système d'Observation et d'Information sur les Alpes» (SOIA).

### Jumelages et partenariats entre parcs

Les missions du réseau sont de plusieurs sortes: Il s'agit d'abord de

procéder à une meilleure définition des espaces protégés alpins (objectifs, statut, actions et projets...) afin de mieux connaître les partenaires du réseau et les champs de collaboration potentiels. La mise en contact d'espaces protégés ayant des projets semblables fait autant partie des tâches du réseau que d'apporter une aide à la créa-



Château du Carre (Chartreuse)

tion de jumelages ou de partenariats entre parcs. Afin de remplir ce rôle d'animation et de suivi des partenaires, le réseau dispose d'un certain nombre de services: il joue un rôle de relais par le rassemblement et la diffusion d'informations concernant les activités et projets des divers espaces protégés, il assure une information régulière (publication d'un bulletin de

## Réseau écologique:

«Les parties contractantes prennent les mesures adéquates pour établir un réseau national et transfrontalier d'aires protégées existantes, de biotopes et d'autres éléments protégés ou à protéger. Elles s'engagent à harmoniser les objectifs et les mesures applicables aux aires protégées transfrontalières.»

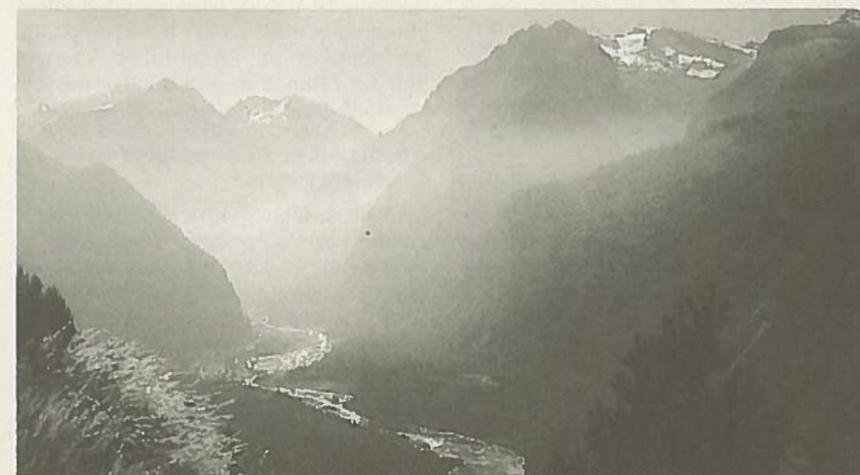
Convention Alpine, protocole «Protection de la Nature et Entretien des Paysages», art. 12.

liaison des aires protégées, Internet, ...) et peut aider à la mise en place de manifestations internationales des parcs et réserves naturelles des Alpes (aide à la traduction, soutien logistique...). Les échanges qui en découlent peuvent concerner aussi bien le personnel des aires protégées que des acteurs locaux intervenant dans leur gestion. Des échanges dans un objectif d'éducation environnementale (scolaires, voyages d'étude) sont également à envisager.

### Dépasser la frontière mythique qu'est le St Gotthard

L'établissement du réseau alpin ne pourra se faire du jour au lendemain mais il doit s'efforcer de dépasser cette frontière mythique qu'est le St Gotthard séparant Alpes occidentales et orientales et ceci pas seulement d'un point de vue physique. Une plus grande cohésion des aires protégées des Alpes renforce aussi leur image identitaire vis-à-vis de l'Europe et leur donne un plus grand poids à l'intérieur des grands programmes européens.

Guido Plassmann  
Réseau alpin des espaces protégés



Confluence du Vénéon et de la Romanche

## Plan d'action de la CIPRA

Dans son dernier Info, la CIPRA a présenté quinze mesures concrètes pour la mise en oeuvre de la Convention alpine dans les domaines dont les protocoles sont déjà signés. Le comité permanent de la Convention alpine a depuis réalisé une de ces mesures, à savoir la création d'un logo (voir page 8). Le règlement d'utilisation de ce logo fait cependant encore défaut.

AW. Les organisations non gouvernementales (ONG) sont particulièrement mises à contribution pour les autres mesures. Le comité directeur de la CIPRA-International a décidé cette année de porter l'accent plus particulièrement sur les quatre domaines suivants:

- Elaboration d'un livre blanc pour les projets et initiatives modèles de mise en oeuvre de la Convention alpine (plan d'action lettre C)
- Elaboration d'une liste noire des projets et mesures incompatibles avec les objectifs de la Convention alpine (plan d'action lettre D)
- Activités pour la sauvegarde de la diversité génétique dans l'agriculture de montagne (plan d'action lettre M)
- Elaboration d'un concept pour la mise sur pied d'un fonds public pour les Alpes (plan d'action lettre N)

Les 87 organisations membres de la CIPRA et ses représentations régionales ont un grand rôle à jouer dans la recherche de bons et de mauvais exemples pour ce livre blanc et cette liste noire. Il est prévu de faire connaître à

un large cercle d'intéressés les exemples qui seront rassemblés. La récolte d'exemples se poursuivra de manière continue.

Les représentations nationales de la CIPRA fournissent la documentation nécessaire pour annoncer des exemples destinés au livre blanc ou à la liste noire.

### Annnonce préalable:

## Conférence annuelle de la CIPRA 1997 à Bovec, SLO

Après l'Autriche pour la dernière conférence, c'est au tour de la Slovénie, selon le tournus traditionnel de la CIPRA.

La conférence annuelle de la CIPRA 1997 se déroulera du **25 au 27 septembre 1997 à Bovec, Slovénie.**

Bovec est une des communes du réseau alpin (cf. carte dans le CIPRA-Info n° 43, p. 7)

Le thème sera

### «Le travail pour l'environnement dans les communes des Alpes comme contribution au développement durable»

Le réseau de communes «Alliance dans les Alpes» en fera naturellement aussi partie. Le programme complet sera publié dans le prochain CIPRA-Info.

## «Alliance dans les Alpes»: L'effet de réseau se met en place ...

MR. Les 27 communes qui participent à la phase pilote du réseau ont déjà accumulé un travail considérable. D'ici la fin du premier semestre 1997, chaque commune disposera d'une politique environnementale dans tous domaines de la Convention alpine, d'une analyse environnementale et d'un catalogue de mesures dans les deux domaines qu'elle a choisi au début du projet.

### Echanges d'expériences et d'informations

Jusqu'à fin juin, la priorité sera mise sur l'échange d'information entre les communes et sur les contacts entre responsables communaux. Pour ce faire, un «who is who» des acteurs est à leur disposition. Il présente également une liste de tous les projets intéressants ayant été réalisés ou étant en cours de réalisation dans les communes du réseau. Chaque projet est brièvement évoqué. Pour permettre de se renseigner

plus avant, les adresses des personnes responsables des différents projets ont été réunies. Ainsi, il est possible d'obtenir des informations de première main.

D'autre part, une brochure a été publiée, dans laquelle les particularités structurelles de chaque commune du projet de réseau «Alliance dans les Alpes» sont présentées.

### Rencontre à Vals les 21 et 22 mars

Fin mars a lieu la deuxième rencontre des maires et président(e)s de communes d'«Alliance dans les Alpes» à Vals (CH) (voir carte CIPRA-Info 43, p. 7). La rencontre se déroule sur deux jours. Lors de la première partie, l'accent est mis sur l'échange d'informations et d'expériences entre les participant(e)s sur les quatre thèmes suivants: énergie, agriculture de montagne, tourisme et trafic. Pour chaque groupe de travail, la

modération est assurée par un expert. Le deuxième jour est consacré à une présentation des perspectives du réseau (élargissement du réseau, continuation du travail dans les communes, communication entre les communes, perspectives de financement etc.), à une conférence de presse et à des excursions dans le Val Lumnezia.

### Appui du Comité permanent de la Conférence alpine

Lors de sa séance de décembre 1996, le comité permanent de la Conférence alpine a invité toutes les parties contractantes et signataires à appuyer le projet «Alliance dans les Alpes» et à prendre contact avec les représentants nationaux pour des programmes européens (FEDER par ex.). Monsieur Naprudnik, président du comité permanent de la Conférence alpine honore d'ailleurs de sa présence la rencontre de Vals des 21 et 22 mars 1997.

## Les chemins de la paix

La bourgade de Bovec est une des 27 communes alpines qui participent au projet de réseau «Alliance dans les Alpes». Elle se situe dans la partie ouest des Alpes juliennes et la majorité de son territoire communal est incluse dans le parc national de Triglav. «Les chemins de la paix» constitue un projet touristique orienté vers une politique de paix. La rivière Soča jaillit au pied du Triglav (2864 m), la plus haute montagne de Slovénie. Elle coule ensuite dans la vallée de Soča pour se déverser dans la mer Adriatique. Les curiosités naturelles et historiques de la vallée qui s'ajoutent à la gentillesse et à l'ouverture d'esprit des habitants offrent des conditions idéales pour une région touristique. La région n'est cependant pas connue que pour ces attractions touristiques; sa célébrité lui vient surtout des sanglants affrontements qui s'y déroulèrent durant la première guerre mondiale.

### L'homme et la nature meurtris

Durant les années 1915 à 1917, plusieurs lourds combats faisant de nombreuses victimes se déroulèrent dans la région de Bovec jusqu'à la mer Adriatique. Au cours de ces années, plus d'un million de soldats ont péri. De nombreux endroits, tels Bovec, furent détruits et la population civile connut l'exode. Sur le front, il y eut jusqu'à 17 peuples différents qui



Le défilé de Bovec qui constituait un objet militaire sert aujourd'hui chaque année de point de rencontre pour le «festival Ethno Music».

combattirent et dont les jeunes hommes sont enterrés dans la vallée de la Soča. La guerre terminée, de nombreuses blessures subsistèrent, pas seulement pour les hommes. Les villages et la nature furent également marqués par ces événements.

Le projet «Des chemins pour la paix» est issu d'une volonté de promouvoir la paix et la collaboration entre les peuples. Il rassemble toute la zone du front de la Soča à l'époque, de Bovec jusqu'à l'Adriatique et englobe tous les centres touristiques. On y trouve des chemins touristiques dédiés à tous ceux qui aspirent à la paix.

### Un projet touristique porteur d'un message profond

L'arrière-pays vert et changeant de la région méditerranéenne et des Alpes avec ses diverses beautés naturelles telles les forêts, l'eau et le monde souterrain, permet d'accéder à une paix intérieure et extérieure.

Le projet «Des chemins pour la paix» est un projet touristique. Il véhicule cependant un message bien plus profond. L'idée des fondateurs consiste à transformer cette zone qui, il y a 80 ans, a perdu toute son humanité en havre de paix et de compréhension entre les peuples. *Žarko Mlekuč*

### «Kleinviehhaltung in der Schweiz – Situationsanalyse im Hinblick auf die Rückkehr der Grossraubtiere»

(Élevage du petit bétail en Suisse – analyse de la situation sous l'angle du retour des grands prédateurs)

Peter Marty, WWF Suisse, Zurich, 1996, 92 pages + annexes (texte en allemand, résumé en anglais et français). Commande auprès du WWF Suisse, case postale CH-8010 Zurich. 20.– CHF.

RZ. Cette publication très informative analyse et évalue la situation de l'élevage des ovins et des caprins en Suisse ainsi que leur signification culturelle, écologique et sociale. Une attention particulière est portée aux causes et nombre de pertes actuelles et à la représentation des lacunes au niveau des connaissances scientifiques.

Les pays alpins se trouvent soit déjà confrontés à la présence des grands prédateurs (loup, lynx, ours), ou doivent s'attendre à leur prochain retour. Les publications comme celle du WWF peuvent contribuer par une information objective à minimiser des conflits existants ou prévisibles.

### «Der Nationalpark Hohe Tauern – Eine österreichische Geschichte»

(Le parc national des Hohe Tauern – une histoire autrichienne)

Volume I: Des débuts à 1979. Anton Draxl; contributions du club alpin autrichien (ÖAV). Série: Aménagement du territoire alpin n° 12, Innsbruck 1996, 346 pages, ATS 250.–; disponible en allemand auprès du ÖAV, case postale 318, A-6010 Innsbruck.

RZ. Le premier volume de cette trilogie annoncée sur le parc national des Hohe Tauern présente l'historique de sa création, des débuts jusqu'en 1979. Il relate les premiers projets dans le Stubachtal, la résistance au Glockner et la lutte pour les Chutes de Krimml, en passant par le légendaire accord de Heiligenblut en 1971, jusqu'au combat acharné autour du projet de centrale hydraulique de Dorfertal/Matrei. La présentation détaillée et bien documentée de cette histoire typiquement autrichienne est bien mise en évidence à l'aide de nombreux portraits des pionniers des parcs nationaux, de rapports des médias, de documents, photos et plans.

### Le monde en action spéciale – et le tourisme alpin?

Stratégies pour un tourisme porteur d'avenir

8-11 mai 1997

Discussion dans le Bergell sur le tourisme doux. Fr. 320.– à 280.– selon les possibilités financières (y c. nuitées, repas et taxes de séjours)

Informations. Fondation Salecina, Centre de vacances et de formation CH-7516 Maloja, tél. ++41(0)81/824 32 39.



## Tyrol du Sud: Evelyn Tappeiner remplace Willi Erschbaumer



Willi Erschbaumer a pris fin 1996 une retraite bien méritée. Il fut durant onze ans le directeur de l'association faîtière pour la nature et la protection de l'environnement au Tyrol du Sud et représentant dès la première

heure de la représentation régionale de la CIPRA. Grâce à sa forte personnalité, il a réussi durant cette période non seulement à faire de l'association faîtière une représentation régionale respectée, mais il a aussi pu, par ces innombrables contacts laborieusement noués, faire avancer les choses au niveau international.

A titre d'exemple, on mentionnera le célèbre «manifeste sur le trafic aérien»

qui demande concrètement à tous les gouvernements européens d'intégrer des considérations écologiques au sein du trafic aérien. Plus de 100 organisations de tous les pays européens ont signé ce manifeste.

Durant son activité, le nombre des associations membres de l'organisation faîtière a doublé et il a réussi à mettre sur pied 28 groupes locaux en faveur de la protection de l'environnement.

L'association faîtière de même que la CIPRA perdent avec Willi Erschbaumer un combattant engagé doté d'un flair pour le faisable. Puisse-t-il profiter pleinement de sa retraite tout en nous grati-



fiant longtemps encore de ses conseils. C'est Evelyn Tappeiner, 26 ans, qui succédera à Willi. Elle a achevé ses études en sciences économiques l'an passé à Vérone. Elle s'est particulièrement intéressée à l'environnement et à sa protection dans son travail de diplômé qui traite de l'ordonnance de l'UE sur l'audit écologique.

*Kuno Schraffl, CIPRA Südtirol*

## Le parc national des Kalkalpen est en voie de réalisation

RZ. Le 9 janvier 1997, l'état autrichien et la province de Haute-Autriche ont signé un accord pour l'établissement d'un parc national des Kalkalpen. Après des années de planification, (cf. CIPRA-Info n° 34 et 39), l'ouverture du «parc national de la forêt» est enfin proche. Le contrat prévoit la création d'une société pour la gestion du parc national; en outre, il est prévu que la république d'Autriche intègre des surfaces d'environ 16'400 ha dans le parc national.

Les négociations avec les propriétaires fonciers sont en cours; grâce à des contrats de protection de la nature, la surface totale devrait dans un premier temps se monter à 21'500 ha. La loi sur le parc national a déjà été votée l'année précédente et les plans de gestion (espace naturel, conduite des visiteurs, faune) sont en cours d'élaboration. Il reste à espérer que les animaux sauvages ne se laisseront pas trop déranger par l'achèvement prévu de l'autoroute de Phyrn dont le tracé est très proche.

## Camp alpin international pour la jeunesse

(pd) La destruction de l'environnement dans les Alpes ne connaît pas de frontières. C'est la raison qui incite la direction de Haute Bavière de l'organisation des jeunes pour la protection de la nature (JBN) à s'occuper de divers problèmes environnementaux lors d'échanges internationaux avec des représentants d'organisations de protection de l'environnement de tous les états alpins voisins. Les thèmes choisis par la JBN sont le tourisme dans les Alpes (exemple le château de Neuschwanstein), le dépérissement des forêts de montagne et l'écosystème rivière de montagne (avec la Lech comme exemple); divers orateurs apporteront leurs explications.

A partir de la Fritz-Putzhütte (cabane dans les Alpes bavaroises) qui sert d'hébergement, on pourra entreprendre diverses excursions naturelles et randonnées en montagne, entre autres vers divers lacs et sites marécageux autour du château de Neuschwanstein.

Le nombre de participants est limité à 20 jeunes entre 16 et 26 ans. Les frais de participation se montent à environ 200.- DM. Des connaissances d'allemand ou d'anglais sont requises.

Jugendorganisation Bund Naturschutz Bezirksjugendleitung Oberbayern

Carmen Forster

Richard-Strauss-Str. 14

D-85072 Eichstätt

### Impressum

Informations de la CIPRA - Parution 4 fois par an - Rédaction: Andreas Götz, Michel Revaz, CIPRA-International - Auteurs: Andreas Götz, Reinhard Gschöpf, Regula Imhof, Žarko Mlekuž, Jacques Molinari, Guido Plassmann, Michel Revaz, Kuno Schraffl, Andreas Weissen, Renate Zauner - Traductions: Carlo Gubbetti, Philippe Poget - Photos: Mario F. Broggi, Žarko Mlekuž, Michel Revaz, Réseau des Espaces Protégés, M. Viëtor - Reproduction souhaitée avec mention de la source - Imprimé sur papier recyclé - Versions allemande, italienne, française - Tirage total: 11 000 exemplaires - Impression: Gutenberg AG, Schaan/FL

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

Tel.: 0041-75-237 40 30, Fax: 0041-75-237 40 31, e-mail 101662.3043@compuserve.com

### Représentations nationales

CIPRA-Österreich, c/o ÖGNU Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien

Tel.: 0043-1-40 113-0, Fax: 0043-1-40 113-50

CIPRA-Deutschland, Waltherstrasse 29, D-80337 München,

Tel.: 0049-89 54 42 78 50, Fax: 0049-89 54 42 78 99

CIPRA-France, c/o CICM, Les Gandy, F-73670 Entremont-le-Vieux

Tel.: 0033-479 65 87 27, Fax.: 0033-479 65 87 27, e-mail:cicm@wanadoo.fr

CIPRA-Italia, c/o Pro Natura Torino, via Pastrengo 20, I-10128 Torino

Tel.: 0039-11-54 86 26, Fax: 0039-11-534 120, e-mail:pronto@arprnet.it

CIPRA-Liechtenstein, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan

Tel.: 0041-75-232 52 62, Fax: 0041-75 237 40 31, e-mail:lgu@relay.LOL.li

CIPRA-Schweiz, c/o Pro Natura, Postfach, CH-4020 Basel

Tel.: 0041-61 317 92 30 u. 61 317 92 42, Fax: 0041-612 317 92 66, e-mail: 106001.1053@compuserve.com

CIPRA-Slovenija, c/o Triglavski narodni park, Kridriceva 2, SLO-64260 Bled

Tel.: 00386-64 74 11 88, Fax: 00386-64 774 08

### Représentation régionale

CIPRA-Südtirol, c/o Dachverband für Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen

Tel.: 0039-471 97 37 00, Fax: 0039-471 97 67 55

EUROPÄISCHE  
AKADEMIE  
BOZEN



ACCADEMIA  
EUROPEA  
BOLZANO

ACCADEMIA EUROPEICA BULSAN

L'Académie européenne de Bozen  
cherche un/une

**collaborateur/collaboratrice  
scientifique pour le domaine  
«environnement alpin»**

Ce travail offre la possibilité à un  
jeune chercheur motivé de prendre  
part à d'intéressants projets de re-  
cherche.

Informations auprès du domaine  
«Environnement alpin»/ Académie  
européenne de Bozen, Domplatz 3,  
39100 Bozen. Tél. (0471) 306090, fax  
(0471) 306099. Délai pour la remise  
des candidatures: 21 avril 1997.