

ISSN 1016-9954



info

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

Internationale
Alpenschutz-
Kommission

Commissione
Internazionale
per la Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp

Allemagne
Autriche
France
Italie
Liechtenstein
Slovénie
Suisse

N° 48 · Juillet 1998 · Edition française



Blocage de l'axe du Brenner, juin 1998

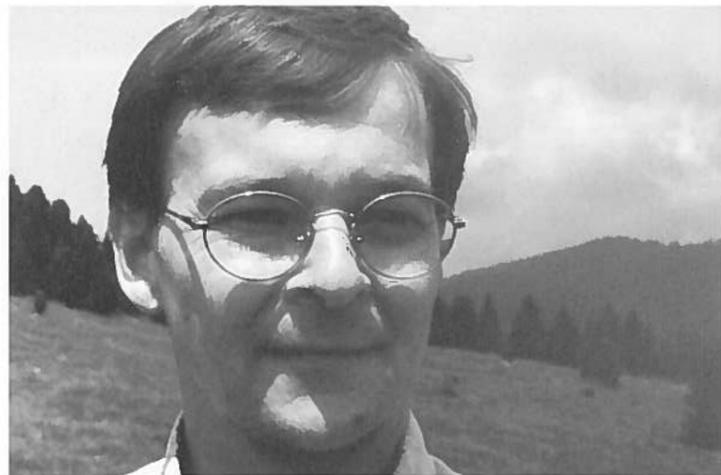
Alpes – Transit – Trafic

www.cipra.org

«Les défenseurs de l'environnement sont des optimistes»

Chère lectrice, cher lecteur,

Même les plus optimistes ont quelquefois du mal à croire qu'une amélioration est encore possible dans le domaine des transports. Trop d'options ont été prises dans le mauvais sens, trop de temps a été perdu. Et pourtant, certains événements nous font parfois re-



prendre du ressort de l'assemblée des trois parlements, il est réconfortant de constater que les arguments de la CIPRA ont été entendus.

En Suisse, il est prévu d'introduire prochainement une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), qui doit toutefois franchir l'obstacle du référendum cet automne. Un camion de 40 tonnes paierait alors une taxe d'environ 0,7 ECU par kilomètre. L'UE est prête en principe à accepter le péage actuel sur l'autoroute du Brenner, à condition qu'il soit transformé en RPLP sur l'ensemble du parcours Brenner - Kufstein. Un camion de 40 tonnes paierait alors une redevance d'environ 0,8 ECU par kilomètre.

Il n'est pas exclu que ce type de redevance soit introduit à plus ou moins long terme également en France et en Italie. Si cela peut paraître utopique, il ne faut pas oublier qu'il y a cinq ans encore, personne n'aurait imaginé que l'Italie arrêterait la construction des autoroutes transalpines...

Selon une communication du ministère italien des travaux publics à CIPRA-Italie, le gouvernement italien n'envisage pas pour l'instant de construire l'Alemagna et l'autoroute Cuneo-Nice.

La population alpine peut-elle déjà se réjouir ? Nous n'en sommes malheureusement pas là. Le trafic transalpin continue d'augmenter, le lobby des transporteurs routiers est plus virulent que jamais contre les rares limitations existantes (interdiction de circulation des poids lourds pendant la nuit, les week-ends et les jours fériés), et de nouveaux axes routiers à grand débit sont prévus ou en cours de construction dans les Alpes.

Mais les événements des derniers mois sont un signal important pour l'avenir : ils montrent qu'il est encore sensé de se battre, de résister, de dénoncer la folie des transports et de proposer des alternatives. Et peut-être est-il également possible de réagir contre l'explosion du trafic qui ne doit pas forcément être considérée comme une fatalité. La participation massive au blocage de l'autoroute du Brenner prouve que la population alpine n'est plus disposée à tout accepter sans réagir.

Est-ce une vision trop optimiste ? Même si la lutte doit durer des années, même si de nouveaux échecs sont inévitables et même s'il n'est pas question d'embellir la situation, les défenseurs de l'environnement restent des optimistes.

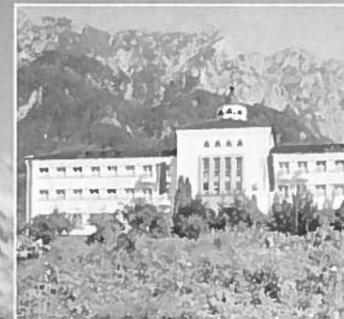
Helmut Moroder,
1^{er} Vice-président de CIPRA-International

prendre espoir. Ainsi, le 19 mai dernier, les parlements régionaux du Tyrol, du Tyrol du Sud et du Trentin se sont réunis en assemblée tripartite et ont adopté une résolution dans laquelle les trois gouvernements régionaux s'engagent à intervenir auprès de leurs gouvernements nationaux respectifs et auprès de l'UE pour les convaincre de prendre les mesures suivantes :

- introduction dans toute l'Europe d'une redevance sur le trafic poids lourds liée aux prestations pour couvrir les coûts d'infrastructure et les coûts environnementaux ;
- extension et aménagement des voies ferroviaires existantes et mise en place de dispositifs antibruit efficaces ;
- interdiction de la circulation des poids lourds pendant la nuit ;
- limitation de la circulation pendant les week-ends et les jours fériés
- contrôle plus strict des temps de conduite et des temps de repos.

Bien que des revendications analogues aient déjà été exprimées par ces mêmes autorités, cela n'a jamais été le cas de façon aussi claire. Même si 10 années se sont écoulées entre temps et que ce domaine n'est

SOMMAIRE



● TRAFIC TRANSALPIN

- 4 Une hirondelle ne fait pas le printemps .
- 5 Explosion du trafic dans les années à venir
- 6 Trafic dans la vallée du Rhin - L'urgence de la mise en oeuvre de la Convention Alpine !
- 7 Qu'en pensez-vous ?
Les positions de la CIPRA en matière de transports et de transit
- 8 RPLP - Le long et difficile chemin vers la vérité des coûts
- 9 Transit alpin dans les Alpes franco-italiennes - Les ministres des transports se prononcent pour le rail Société française du tunnel sous le Fréjus- Faillite en perspective ?!

COMpte RENDU

- 10 Rencontre tripartite de Soroptimist International à Interlaken
Symposium de Sörenberg/LU/CH - L'avenir des paysages culturels en Suisse

● PROJETS DE LA CIPRA

- 11 Académie « Les Alpes à la une » : il y a encore des places !

CONFÉRENCE ANNUELLE DE LA CIPRA

- 12 L'ouverture du marché de l'électricité et ses conséquences pour les régions de montagne

CONVENTION ALPINE

- 14 Conférence internationale sur la forêt de montagne à Innsbruck
Toujours pas de solution au problème de la présidence de la Conférence alpine
Séance du Comité permanent reportée

● LIVRE BLANC - LISTE NOIRE

- 15 « Siddharta » - À la découverte d'un paysage fluvial... Chambéry-Turin - Un axe sous très haute tension

● DIVERS

- 16 Le gypaète barbu - Chronologie d'un retour annoncé Safari dans les Alpes Mercantour/Alpi Marittime - Une « Montagne sans frontière » Tourisme d'hiver : nouveaux projets à Brenta (Trentin)

PUBLICATIONS

- 17 Mountains of the World - A Global Priority Les oiseaux des Alpes Politique des transports et protection de l'environnement

AGENDA

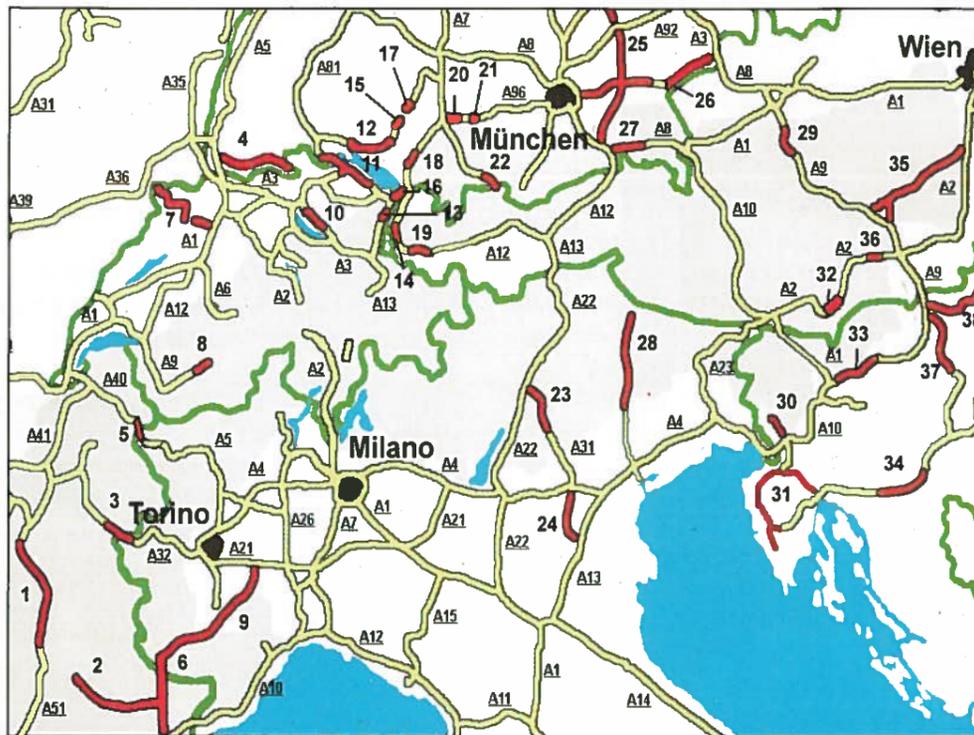
- 18 Agenda-CIPRA - établi en collaboration avec « AlpInfo »

BRÈVES

- 20 CIPRA-Italie - Elections Liaison Valsésia/Val d'Aoste

Autoroutes projetées ou en construction

- 1 Grenoble-Sisteron-Marseille
- 2 à partir de Digne, actuelle RN 202
- 3 A43 Chambéry - Torino
- 4 A98 Lörach a. Rh. - Waldshut
- 5 Tunnel Mont Blanc
- 6 Nice - Cuneo
- 7 Soleure - Bienne - Delle
- 8 A9 Sion - Sierre
- 9 Asti - Cuneo
- 10 Liaison A1/A3
- 11 Arbon - Constance - Singen
- 12 Transformation B31 Stockach-Ravensburg
- 13 A13 Liaison St. Magarethen - Oberriet
- 14 Feldkirch: Amberg doublement du tunnel
- 15 Transformation voie rapide Biberach - Ravensburg
- 16 Transformation S18 voie rapide le long du Lac de Constance, liaison A13/A14
- 17 Transformation voie rapide Biberach - Ravensburg
- 18 A96 Liaison Wangen - Leutkirch
- 19 Transformation S16 Bludenz - Landeck
- 20 A96 Liaison Memmingen - Mindelheim
- 21 A96 Liaison
- 22 A7 Prolongement jusqu'à la frontière
- 23 Autoroute Valdastico
- 24 A31 Vicenza - Rovigo
- 25 Route nationale B15 Regensburg - Rosenheim
- 26 A94 Munich - Passau
- 27 A8 Elargissement 6 voies
- 28 Alemagna
- 29 A9 Autoroute de Pyhrn
- 30 Gorizia - Razdrto
- 31 Kozina - Rijeka et Pula
- 32 A2 Transformation Klagenfurt - Völkermarkt
- 33 A10 Lubljana - Vransko
- 34 A12 Karlovac - Bavna Gora
- 35 S6 Traversée du Semmering
- 36 A2 Transformation
- 37 A11 Prolongement Krapina - Maribor
- 38 Maribor-Murska



Cette liste ne concerne que les projets d'autoroutes. Elle n'est pas exhaustive.

© 1998 CIPRA

Une hirondelle ne fait pas le printemps

Première réunion d'experts les 30 et 31 mars 1998 à Vienne sur le thème du protocole « Transports »

Les 30 et 31 mars, des experts de l'environnement et des transports des pays signataires de la Convention alpine se sont réunis à Vienne, sous la présidence de l'Autriche. Conformément à la décision prise lors de la 10^e séance du Comité permanent de la Conférence alpine en janvier 1998, cette rencontre devait permettre d'élucider certaines notions et définitions, et en même temps de donner l'occasion aux pays concernés de déclarer leurs grands projets routiers et de cerner les problèmes que ces derniers risquent de poser aux pays voisins.

La première ombre au tableau est constituée par l'absence de l'Italie, annoncée à la dernière minute, et le degré de précision très variable avec lequel les différentes délégations ont exposé leurs projets routiers. Toutefois, le bien-fondé des réserves émises à plusieurs reprises par l'Autriche et le Liechtenstein en ce qui concerne les grands axes et les maillages routiers qui leurs sont liés en bordure des Alpes, a été confirmé. Par ail-

leurs - et c'est la deuxième déception - certaines délégations ne considèrent toujours pas la Convention alpine comme un instrument d'action supranational et continuent de s'enfermer dans le corset national, refusant de prendre en considération les soucis des pays alpins pris en tenaille par les flux du trafic. Ainsi, aucune discussion n'a eu lieu sur les problèmes posés aux pays voisins par les routes menant jusqu'à leurs frontières.

Le nœud gordien du trafic n'a aucune chance d'être tranché aussi longtemps que le protocole « Transports » ne sera pas pris en charge en haut lieu. Ceci concerne également l'Autriche qui avait annoncé des mesures dans ce sens à la 4^e Conférence alpine à Brdo/Slovénie en 1996. Pour résoudre le problème, des négociations doivent être menées en permanence et non une fois tous les 2 à 3 mois ! Espérons que la 2^e rencontre d'experts prévue pour le 22/23 juin 1998 à Vienne pourra faire avancer les choses !

Peter HaBlacher
2^e Vice-président de CIPRA-International

Explosion du trafic dans les années à venir

Une étude réalisée à la demande de la Commission des transports de l'UE prédit d'ici l'an 2010 une véritable explosion du transit sur l'ensemble de l'arc alpin : 75 % pour le transport de marchandises et 36 % pour le transport de passagers.

Dans certaines régions des Alpes, la situation est encore plus dramatique. L'étude publiée par Prognos AG de Bâle, Regionalconsulting de Vienne et l'ISIS de Paris sous le titre « Study of Development of Transalpine Traffic (Goods and Passengers) Horizon 2010 » parle de trois corridors à l'ouest, au centre et à l'est des Alpes. Pour le corridor de l'est, qui assurera les échanges entre l'Italie et l'Europe centrale et orientale, les auteurs de l'étude prévoient une croissance de 320 % pour le transport de voyageurs et de 160 % pour le transport de marchandises.

Signalons toutefois que le volume total des transports en 2010 est calculé sans tenir compte de l'impact des mesures politiques, comme par exemple la redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations. Selon l'hypothèse de travail avancée par les auteurs, des mesures de ce genre influencent uniquement la répartition du trafic entre les différents moyens de transport. L'étude ne tient pas compte non plus du fait que l'objectif de la politique des transports devrait être de réduire - ou tout au moins de stabiliser - le transit à travers les Alpes par une augmentation raisonnée du prix des transports.

L'étude propose différents scénarios et analyse leurs répercussions respectives sur la répartition du transit entre la route et le rail (répartition modale). Chaque scénario correspond à une combinaison différente de deux composants : la politique des transports et la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires. La politique des transports sur laquelle se basent ces scénarios est celle de l'UE.

Les résultats de cette analyse sont inquiétants. Dans le meilleur des cas, le rail pourrait assurer 41 % du trafic global, contre 35 % à l'heure actuelle. Les auteurs de l'étude soulignent que les grands projets ferroviaires ne permettront d'augmenter les transports ferroviaires qu'à condition de pratiquer une politique des prix favorisant le rail.

Face à la croissance massive du transit à travers les Alpes, on peut se demander où est l'avantage pour la population et la nature de cette région si dans douze ans, le volume du trafic assuré par le rail - dans le meilleur des cas et à condition que tous les tunnels de base prévus soient vraiment réalisés - ne dépasse pas 41 %, soit à peine plus qu'aujourd'hui.

Cette étude nous apporte la preuve que la politique européenne des transports mise sur les mauvais chevaux. Avec de tels scénarios, les projets de tunnels ferroviaires ultra-coûteux n'ont pas grand sens.

Le transit alpin dépasse aujourd'hui déjà les limites du supportable. On ne peut plus attendre la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires comme les NLFA ou le tunnel de base du Brenner, qui ne pourront être réalisés au plus tôt que dans 15 à 20 ans : c'est maintenant qu'il faut agir. Les stratégies à mettre en oeuvre sont connues :

- 1) une politique des prix qui tienne compte de la vérité des coûts ;
- 2) amélioration technique des lignes ferroviaires actuelles. Ceci permettrait de tripler les capacités à court terme ;
- 3) réduction des transports inutiles. Pour cela, un seul moyen efficace : une augmentation raisonnée du prix des transports ;
- 4) priorité aux circuits économiques régionaux. En tant que consommateurs, nous pouvons contribuer à diminuer le nombre des transports inutiles en achetant des produits et des biens de consommation locaux.

L'urgence de la mise en oeuvre...

La Convention alpine est entrée en vigueur en mars 1995. Dans son Article 2 (Obligations générales), elle s'est fixé des objectifs bien précis dans le domaine des transports : « en vue de réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport interalpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, ... ». Or, force est de constater que les négociations entamées en septembre 1990 sur les modalités d'application du protocole « Transports » n'ont toujours pas abouti, les positions étant trop différentes.

Ces dernières années, une vive polémique s'est engagée autour du projet de construction de l'autoroute « Alemagna ». Mais cette controverse opposant l'Autriche à l'Italie ne fait plus couler autant d'encre après une décision prise le 3 septembre 1996 par le gouvernement autrichien en conseil ministériel, dans laquelle l'Autriche condamnait officiellement le projet d'autoroute « Alemagna » jusqu'à la frontière autrichienne et refusait catégoriquement toute prolongation de cette autoroute sur le territoire autrichien.

Aujourd'hui, c'est la transversale alpine Ulm – Rheintal – San Bernardino – Milan qui se présente de plus en plus comme une pierre d'achoppement, et un cas exemplaire pour la mise en oeuvre des objectifs fixés par la Convention Alpine en matière de transports. Il ne s'agit plus de négociations bilatérales ; le projet met en jeu la responsabilité de cinq signataires de la Convention alpine vis-à-vis d'une région alpine concernée au premier chef par la construction de cette autoroute, à savoir : le Liechtenstein, l'Autriche et la Suisse pour la zone étroite de la vallée du Rhin, l'Allemagne et l'Italie pour les prolongations de l'autoroute vers le Nord et le Sud. Sur demande du Comité permanent de la Conférence Alpine, une réunion d'experts a été organisée à Vienne les 30 et 31 mars 1998 sur le thème des transports. Les

projets présentés à cette occasion font craindre le pire. Le réseau autoroutier du sud de l'Allemagne est achevé à vive allure en direction de la frontière autrichienne (A96, A7) ; en Autriche (Vorarlberg), les préparatifs pour la construction de la voie express le long du Lac de Constance (S18), du tunnel du Letze qui permettra de contourner Feldkirch pour déboucher à la frontière avec le Liechtenstein et de la deuxième galerie du tunnel de l'Amberg sur l'autoroute A14 sont déjà très avancés ; et la Suisse projette de construire les tronçons manquants de l'autoroute du San Bernardino. Même les adversaires les plus farouches des mouvements anti-transit confirment aujourd'hui que l'accord sur le transit actuellement négocié entre la Suisse et l'UE entraînera un report du trafic vers la vallée du Rhin dès sa signature. Une étude publiée en 1998 par la Commission européenne (« Study of the Development of Transalpine Traffic – Horizon 2010 ») prévoit que le transport des personnes et des marchandises doublera de volume entre 1992 et 2010 sur l'itinéraire du San Bernardino. CIPRA-International, face à cette menace qui pèse sur la vallée du Rhin et inquiète de ne pas voir se dessiner de solution dans la question des modalités d'applications du protocole « Transports », a lancé en avril 1998 un appel aux cinq États concernés, leur demandant d'appliquer maintenant dans cette région les objectifs centraux de la politique des transports définie dans la Convention Alpine, pour ne pas créer une situation irréversible qui rendrait impossible à l'avenir toute réduction des nuisances à un niveau supportable pour les humains, les animaux, la végétation et l'environnement.

CIPRA-International demande la mise en place immédiate d'un groupe de travail réunissant des spécialistes de l'environnement et des transports des États concernés pour préparer une rencontre au niveau ministériel.

Peter HaBlacher

2^e Vice-Président de CIPRA-International

Bibliographie :

Brandstetter, C.M. (Hrsg.): Das Ried – verlorenes Juwel? – ein Naturraum von internationaler Bedeutung. Argumente gegen seine Zerstörung. Burs/Vorarlberg: C.M. Brandstetter Verlag 1998 (avec un article de P. HaBlacher : « Verkehr im Rheintal – Modellregion für die Umsetzung der Alpenkonventionsidee » accompagné d'un résumé en anglais, en français et en italien).



Le col du San Bernardino a toujours été une voie de passage réservée aux seuls voyageurs. Il n'est pas conçu pour le trafic lourd. D'ailleurs, il n'offre guère de possibilité de dépassement : sur ses 60 km, 28 km sont occupés par des tunnels et galeries dans lesquels il est interdit de

doubler. Il ne saurait donc être question d'augmenter encore le trafic en accroissant le nombre de camions de 28 tonnes ou en autorisant la circulation de poids lourds de 40 tonnes. Une telle décision entraînerait des embouteillages et un ralentissement des poids lourds, ce qui se traduirait par une tendance accrue aux manoeuvres de dépassement risquées.

Peter Aliesch, Conseiller d'État des Grisons/CH



Le complément de la voie express S18 le long du Lac de Constance ferait, dans la partie inférieure de la vallée du Rhin en Autriche, une coupe dans la dernière prairie à litière (Ried) d'un seul tenant. Cela entraînerait irrémédiablement la perte d'un biotope précieux. De plus, cet itinéraire serait la liaison la plus directe et donc la plus attirante entre Hambourg et Milan, ce qui

impliquerait non seulement un déplacement des flux de transport vers la région mais aussi un accroissement sensible du trafic.

Erwin Mohr, maire de Wolfurt/A

Concernés

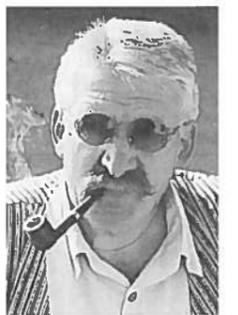
La route A13 a été et est aujourd'hui encore d'une importance capitale pour le développement du Misox. Mais une augmentation du volume du trafic aurait des retombées négatives sur la qualité de l'air, qui laisse déjà à désirer, et affecterait la santé de la population et la qualité de vie.

Flavia et Luca Plozza, Roveredo/CH



Du point de vue géographique, le Liechtenstein constitue la partie inférieure d'un gigantesque entonnoir. Et si la partie supérieure de cet entonnoir qui est située en Allemagne du Sud et en Autriche s'élargit de plus en plus et accepte un volume croissant de trafic, il est évident que la vallée du Rhin qui représente le tube de l'entonnoir devra écouler davantage de trafic. Il ne sert à rien d'essayer de résoudre le problème par des mesures routières. Ce qu'il faut, ce sont des alternatives susceptibles de diminuer le transport routier.

Felix Näscher, Directeur de l'Office national des forêts, de la nature et du paysage de la Principauté du Liechtenstein



Les positions de la CIPRA en matière de transports et de transit

La CIPRA se réfère dans ses positions à l'Article 2, § 2, al. 2 de la Convention Alpine qui stipule : « Les Parties contractantes prennent des mesures appropriées (...) en vue de réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport interalpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats... ».

- 1992 : lors de sa Conférence annuelle à Schwangau, la CIPRA formule des revendications concrètes dans le domaine des transports, en exigeant notamment l'arrêt de la construction des voies de transit et l'extension des liaisons ferroviaires dans le respect de l'environnement.
- 1994 : à l'occasion de la Conférence annuelle de Belluno, déclaration en vue de la réduction des nuisances occasionnées par le trafic. Un appel est lancé à la population, qui est invitée à s'engager pour la réduction du trafic motorisé individuel, ainsi qu'aux pouvoirs publics, pour leur deman-

der de prendre des mesures efficaces afin de réduire les nuisances dues au trafic (CIPRA-Info 36).

- 1996 : la CIPRA élabore un projet de texte complet pour un protocole « Transport » conformément aux principes énoncés dans l'Article 2, § 2, al. 2 de la Convention alpine. Ce projet n'est pas adopté par les États signataires de la Convention (CIPRA-Info 41).
- 1996 : plan d'action de la CIPRA pour la mise en oeuvre de la Convention alpine, avec pour objectif de diminuer le trafic automobile dans les régions touristiques, par exemple à l'aide de mesures pour la promotion des transports en commun (abonnements demi-tarif, gestion des parkings) (CIPRA-Info 42).
- 1997 : envoi aux gouvernements français et italien d'une résolution contre le projet d'autoroute à travers le Mercantour. La CIPRA s'oppose à ce projet qui traverse un territoire très sensible et jusque-là préservé (CIPRA-Info 45).
- 1997 : résolution pour une interdiction générale de la circulation des poids lourds pendant la nuit dans les Alpes, en vue d'améliorer les conditions de vie de la population (CIPRA-Info 47).



Redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Le long et difficile chemin vers la vérité des coûts

Alors que la discussion sur la vérité des coûts est aujourd'hui au point mort au sein de l'Union européenne, les poids lourds devraient payer en Suisse dès 1999 une partie des coûts externes qui leur sont imputables. À l'heure actuelle, on ne sait pourtant toujours pas si le nouveau système de redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) pourra être mis en place.

aw – Dans son Livre vert sur l'évolution vers une tarification équitable et efficace dans les transports en date du 20 février 1995, la Commission européenne a chiffré pour la première fois le montant des coûts du trafic non couverts par celui-ci : 250 milliards d'ECU pour les quinze États de l'Union! 250 milliards supportés actuellement par le contribuable. Cette situation est non seulement en contradiction flagrante avec le principe du pollueur-payeur, mais entraîne aussi, d'après la Commission, une distorsion importante du jeu de la concurrence. 90 pour cent de ces coûts non couverts sont occasionnés par le trafic routier.

Dans la révision de la directive de l'UE sur les coûts d'infrastructure (eurovignette), le cabinet du Commissaire responsable des transports, Neil Kinnock, a tenté pour la première fois de faire un pas dans le sens de la vérité des coûts. Le projet prévoyait que les poids lourds devraient payer une redevance de 0,03 ECU par kilomètre pour financer les coûts dits externes. Une redevance supplémentaire était aussi prévue, dans un premier temps uniquement dans les Alpes, pour les kilomètres parcourus dans les « corridors sensibles ». Toutefois ce projet a été rejeté par le Conseil des ministres des transports de l'UE, puis par le Parlement

Distorsion importante du jeu de la concurrence : le trafic ne couvre pas les coûts qu'il occasionne.



européen. La seule augmentation de redevance envisagée actuellement par les ministres des transports de l'UE concerne l'axe du Brenner. Décidément, le chemin vers la vérité des coûts dans l'UE est long et difficile...

En Suisse, les préparatifs pour l'introduction d'une imposition plus juste du trafic poids lourds sont pratiquement achevés : la base constitutionnelle existe, l'appareil de détection est testé et la loi d'exécution a été votée. Seul un résultat négatif du référendum du 27 septembre 1998 pourrait encore faire échouer le projet. Le lobby des transporteurs routiers a en effet saisi la voie du référendum pour faire campagne contre la loi d'exécution sur la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). C'est donc le peuple qui aura le dernier mot.

La loi sur la RPLP prévoit que tous les poids lourds circulant en Suisse devront à l'avenir financer les coûts externes qu'ils occasionnent, par une redevance de 3 centimes au maximum par kilomètre et par tonne de poids autorisé. Un camion de 28 tonnes devrait donc payer pour chaque kilomètre parcouru sur une route suisse une taxe de 84 centimes (soit environ 0,51 ECU), un camion de 40 tonnes jusqu'à 1,20 francs suisses (environ 0,73 ECU). Cette réglementation s'applique à l'ensemble des poids lourds circulant sur les routes suisses, qu'il s'agisse de trafic intérieur, d'exportation, d'importation ou de transit. La RPLP permettrait de recueillir chaque année 1,5 milliards de francs suisses. En l'état actuel des discussions, cet argent sera investi dans la modernisation de l'infrastructure ferroviaire et routière. Les recettes de la RPLP devraient notamment permettre de financer une grande partie des deux tunnels ferroviaires du Lötschberg et du St. Gothard (NLFA).

Ces 1,5 milliard de francs suisses représentent approximativement le montant calculé des coûts externes occasionnés par le trafic de poids lourds en Suisse. Le calcul tient compte des dommages causés aux bâtiments, de l'impact sur la santé de la population, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores. Le texte constitutionnel prévoit en outre que la redevance pourrait être augmentée pour tenir compte d'autres facteurs, comme par exemple les dégâts causés aux forêts ou le réchauffement de l'atmosphère.

Mais pour l'instant, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations doit encore être acceptée par le peuple le 27 septembre.

Transit alpin dans les Alpes franco-italiennes

Les ministres des transports se prononcent pour le rail

Dans les conclusions de leur rencontre d'octobre 97, les ministres des transports italien et français, MM. Gaysot et Burlando, ont, « en accord avec leurs collègues en charge de l'environnement, Mme Voynet et M. Ronchi », déclaré « souhaiter transférer sur le rail une part croissante du trafic de transit de marchandises à travers les Alpes ».

jm – Comme on peut le remarquer, l'affirmation des ministres fait mot à mot référence à l'alinéa concernant les transports de la Convention alpine.

Outre la ligne ferroviaire littorale reliant Marseille à Gênes devant faire l'objet d'investissements d'infrastructure, deux autres axes ont retenu l'attention des autorités des deux pays : l'axe Lyon-Turin et l'axe Nice/Vintimille-Cuneo. Pour ces deux derniers, qui jouent un rôle important dans l'avenir du transit alpin dans les Alpes franco-italiennes, le choix du rail devrait s'imposer.

Lyon-Turin et Nice-Cuneo

Afin de concrétiser leurs intentions, les deux gouvernements ont « confirmé leur volonté de faire avancer le projet d'un (nouveau) tunnel ferroviaire transalpin pour la liaison Lyon-Torino » pour le transit des marchandises et des voyageurs.

Pour ce qui concerne la liaison autoroutière Nice-Cuneo, les deux gouvernements ont prorogé jusqu'à 1999, le mandat de la Commission intergouvernementale, jusqu'ici en charge du projet Mercantour, afin qu'elle puisse « notamment mener à son terme l'étude d'une solution alternative ferroviaire utilisant la ligne Nice/Vintimille-Breil sur Roya-Cuneo ».

Les deux gouvernements ont, en outre, décidé la mise en place d'une mission franco-italienne « chargée d'élargir la réflexion au niveau de la traversée de l'Arc alpin », dans une perspective « de rééquilibrage entre les modes de transport ».

Des décisions immédiates pour le rail

Sans attendre ces compléments d'étude, – le ministre italien a annoncé son intention d'achever le doublement de la ligne Vintimille-Gênes, – les deux gouvernements ont demandé à leurs entreprises de chemin de fer de permettre une augmentation de la ligne actuelle du Fréjus et une réduction des temps de parcours pour le trafic fret.

Espérons que ces décisions et ces mesures sérieusement en question le projet de percée routière sous le Mercantour et le maillage autoroutier (deux autoroutes Nord-Sud et deux autoroutes Est-Ouest pour la seule partie française) conçu pour le justifier.



«Le transfert sur le rail du trafic de transit de marchandise est souhaité».

Fréjus : Faillite en perspective ?!

Il « suffirait » de 3 milliards de francs français pour que la société française du tunnel sous le Fréjus (STRF) ne fit pas faillite. Le tracé de « l'autoroute de la Maurienne », malgré de nombreux avertissements des associations locales, n'a pas été suffisamment analysé, et les difficultés rencontrées ont occasionné un surplus de coût qui n'est aujourd'hui plus supportable pour la STRF. Résultat : la collectivité devrait passer à la caisse pour que le dernier tronçon puisse être construit...

réd – En vallée de Maurienne, à l'ouest de Chambéry, il y a des années que des associations jouent les Cassandra. La société française du tunnel sous le Fréjus (STRF) n'en tient pas compte et lance dans cette vallée étroite et tortueuse le chantier de « l'autoroute de la Maurienne » qui mène au tunnel du Fréjus. En quatre ans, la facture de l'autoroute A43 est passée de 6,5 à 8,5 milliards de FF. Les raisons à cet état de fait sont multiples et la STRF cumule les fautes.

Les problèmes géologiques notamment n'ont pas été suffisamment analysés, malgré les avertissements des

associations et des gens du lieu, ce qui occasionne des surcoûts importants.

Des estimations prédisaient qu'à l'horizon 2010, les tunnels du Mt Blanc et du Fréjus seraient saturés. L'évolution du trafic sur le Brenner et la prévision du percement des transversales alpines en Suisse devraient modifier cette tendance. Les perspectives financières de la STRF sont au plus mal, d'où la recherche actuelle de 3 milliards de FF pour renflouer la société. Les collectivités locales actionnaires ne sont pas en mesure de mobiliser ce nouveau capital. Désormais, l'Etat français est le seul à pouvoir éviter la faillite de la STRF.

Un projet d'un autre âge

L'A43 s'inscrit parfaitement dans cette logique routière d'un autre âge. Nombreux ont été ceux qui ont prôné l'amélioration et la mise en valeur de la ligne ferroviaire Chambéry-Turin. Leur voix a été étouffée à coup de beaux prospectus sur papier glacé vantant les mérites de l'A43, « autoroute verte », et distribués à toute la population de la vallée de la Maurienne.

Rencontre tripartite de Soroptimist International à Interlaken

« Les Alpes : entre besoins régionaux et intérêts globaux »

Plus de 200 femmes représentant trois pays se sont rendues à la réunion de Soroptimist International à Interlaken pour y discuter de la manière dont sont perçues les Alpes en général, du conflit entre les intérêts économiques et la protection de l'environnement, du transit alpin et de l'avenir des Alpes.



« Intégrer la question de la protection des Alpes dans le plan d'action » : une décision de Soroptimist International.

ri – Soroptimist International (SI) est la plus grande organisation mondiale de femmes exerçant une activité professionnelle. Il s'agit d'une organisation non gouvernementale, non confessionnelle et non liée à un parti politique, qui s'est fixé pour objectifs le maintien des valeurs éthiques dans la vie professionnelle et les autres domaines de la vie, la défense des droits de l'homme et l'amélioration de la condition de la femme. Cette rencontre tripartite organisée régulièrement est destinée à faire progresser la mise en oeuvre des objectifs de SI.

Les participantes ont insisté sur la nécessité de surmonter les barrières linguistiques pour mettre sur pied une « politique alpine » commune. Elles ont également

souligné que les évolutions et phénomènes que connaissent les régions alpines étaient la conséquence de décisions prises sciemment, et non « l'émanation de la volonté divine ». L'organisation des transports ou la croissance tolérée pour le trafic, par exemple, sont liées à des décisions que nous devons influencer en commençant par exemple au niveau local, vu qu'au niveau européen, la volonté politique est encore inexistante. La rencontre s'est achevée sur une résolution traduisant la volonté des participantes de prendre position sur l'avenir des Alpes.

Résolution

« Dans le cadre de la rencontre organisée à Interlaken du 1^{er} au 3 mai 1998, les Soroptimistes de langue allemande ont décidé que la question de la protection et du développement durable des Alpes devra être intégrée au plan d'action de SOROPTIMIST INTERNATIONAL pour l'Europe. »

Symposium de Sörenberg/LU/CH

L'avenir des paysages culturels en Suisse

Au coeur de l'Entlebuch, plus de 150 participants se sont réunis les 28 et 29 mai 98 sur le thème de l'avenir des paysages culturels en Suisse. Le choix du lieu n'était pas dû au hasard puisqu'il se trouve au coeur du projet de réserve de biosphère de l'Entlebuch. Allant du très (trop) général au très concret, les interventions étaient de haut niveau, informatives, avec parfois une pointe de provocation.

réd – Qu'avaient donc dans l'esprit les personnes qui ont choisi le terme générique de « réserve de biosphère » pour définir l'instrument de mise en oeuvre du programme de l'UNESCO sur l'homme et la biosphère (MAB)? La mise en place d'une « réserve de biosphère » dans une région telle que l'Entlebuch nécessite une implication maximale des gens du lieu, du simple citoyen aux autorités locales et passant par tous les autres acteurs. Le terme de « réserve » constitue le premier problème au niveau des campagnes de communication. Il est chargé négativement, surtout pour les habitants des régions périphériques. Certains conférenciers ont soigneusement évité ce terme en le remplaçant par « région de biosphère ».

La discussion a d'autre part porté sur la nécessité d'intégrer la Suisse dans le réseau de « réserves de biosphère » de l'UNESCO. L'évaluation des zones potentielles doit se faire sur la base de critères spécifiques à la Suisse, qui restent à développer. Le contrôle et le suivi doit être assumé par des institutions indépendantes.

Selon Rodewald (Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage FSPAP), la « réserve de biosphère » n'est qu'un des instruments pour un développement à long terme des paysages culturels. La Suisse pourrait enfin lancer des Parcs Naturels Régionaux, qui sont aujourd'hui répandus dans les pays voisins et dont le succès est indéniable.

Dans ce sens, le caractère transnational de ces « réserves » ou « parcs » ne ferait qu'en augmenter l'intérêt.

Académie d'été: « Labeling: une perspective prometteuse »

Académie « Les Alpes à la une »: il y a encore des places !

L'académie d'été « Les Alpes à la une » qui sera organisée au Liechtenstein (voir CIPRA-Info 48) durera du 17 août au 23 octobre 1998. Lors de la mise sous presse de ce numéro du CIPRA-Info, il y avait encore des places de libre. La direction du projet a donc décidé de repousser le délai d'inscription. Les participantes et participants qui ne seraient pas en mesure de payer l'écologie de bourse pour une partie ou pour la totalité du montant.

réd – Vous pouvez obtenir des précisions au sujet des intervenants et du programme à l'adresse Internet suivante : www.cipra.org/academie. La structure du cours est modulaire et comportera une formation de base et une formation spécifique.

Connaissances relatives aux processus spécifiquement alpins

Au cours des deux premières semaines de l'Académie d'été, les participants se consacreront en dix unités d'enseignement à divers thèmes alpins, pour les approfondir ensuite de façon plus spécifique. Pendant la formation de base, les participants se familiariseront avec les enjeux spécifiques des Alpes. L'accent sera mis notamment sur la transmission de connaissances relatives aux processus spécifiquement alpins. On insistera tout spécialement sur l'interconnexion des sujets traités, leur rapport avec les problèmes pratiques de l'Arc alpin et finalement avec la Convention alpine.

Le module de base traitera notamment les questions suivantes : mythe et réalité des Alpes, données de base géographiques et culturelles, les problèmes alpins et leurs causes, tentatives nationales et internationales de résoudre les problèmes alpins, quel développement pour l'Arc alpin? – principes du développement durable, démographie et habitat, tourisme et transports, agriculture et sylviculture, énergie, industrie, développement et protection de la nature et des paysages.

Formation spécifique « Le labeling – une perspective prometteuse »

Dans le cadre de la formation spécifique, les participants traiteront un thème-clé, qui changera d'une année à l'autre. La première Académie d'été sera consacrée au thème spécifique « Le labeling – une perspective prometteuse ».



Les participants feront la connaissance des labels existants et apprendront ce qu'ils désignent et quelles en sont leurs conséquences ; se familiariseront avec les conditions sociales, régionales et économiques à prendre en compte lors du lancement d'un label ; feront la connaissance, à l'aide d'exemples concrets, de labels attribués à des produits, services et paysages rencontrés dans différentes régions de l'Arc alpin ; seront informés sur les rapports qui existent entre ces labels et d'autres instruments de politique régionale. Le programme lui-même traitera l'ensemble des questions qui se posent aux différents stades du labeling (stade initial, stade de l'étude de projet, introduction et utilisation, évaluation).

Réalisation d'un projet servant d'interface entre la théorie et la pratique

Dans une introduction, les étudiants acquerront les notions de base du labeling. Suivra la préparation de la réalisation d'un projet consacré au thème-clé. Servant d'interface entre la théorie et la pratique, cette partie du cours servira à préparer la phase des projets concrets. Le but principal sera la préparation méthodologique et technique ainsi que l'organisation du projet concret.

Les participants se répartiront dans les différentes régions de l'Arc alpin pour y travailler en groupe à la réalisation de divers projets liés au thème-clé. Les enseignants les initieront au travail, avant d'être relayés par des spécialistes assurant l'encadrement sur le terrain. Les problèmes concrets ainsi traités permettront aux étudiants d'améliorer leurs compétences sur le terrain en intervenant activement dans le cadre du thème-clé.

C'est en coopération avec les enseignants que les résultats du travail concret seront exploités, présentés et discutés. Une synthèse rédigée conjointement sera intégrée dans le rapport final de l'Académie d'été. Les résultats des études réalisées seront mises à disposition du public.

Lieu idyllique pour l'académie ainsi que pour l'hébergement.

Conférence annuelle de la CIPRA : Locarno, du 22 au 24 octobre 1998

L'ouverture du marché de l'électricité

La tendance est irréversible: le marché de l'électricité en Europe est sur la voie de la libéralisation. Suivant les pays, le mouvement est plus ou moins rapide. Reste que partout, les incertitudes sont nombreuses. Les Alpes, véritable batterie hydroélectrique, sont concernées au plus haut point par cette tendance.

réd – Quelles sont les perspectives socio-économiques et écologiques pour les régions alpines? La Conférence annuelle 1998 de la CIPRA, organisée par Pro Natura, offre une plate-forme de discussion et d'échange d'information sur ce sujet.

L'avenir énergétique des Alpes:

L'ouverture du marché de l'électricité et ses conséquences pour les régions de montagne

18.00 19.00	Ouverture de la Conférence (22 octobre 98) Bienvenue et ouverture de l'exposition de posters Repas	
09.00-09.30	Ouverture du marché de l'électricité et production d'énergie (23 octobre 98) La politique de l'Union européenne concernant le marché de l'électricité Marché européen de l'électricité: Développement, perspectives, directives de l'UE concernant l'ouverture du marché de l'électricité	Christian Egenhofer, Centre for European Policy Studies, Bruxelles
09.30-10.00	L'avenir de l'énergie hydraulique sur le marché libéralisé Amélioration de l'efficacité des installations existantes, promotion de l'énergie hydraulique, le sens des investissements dans l'énergie hydraulique, stranded Investments	Verband Schweizerischen Elektrizitätswerke
10.00-10.45 10.45-11.10	Questions et pause-café Energie hydraulique et promotion régionale Perspectives socio-économiques pour les régions de montagne	Klaus Huber, Conseiller d'Etat du canton des Grisons/CH
11.10-11.35	Conditions écologiques générales favorisant/défavorisant l'énergie hydraulique. Débits minimums, protection du paysage, protection des eaux	Dr Suzanne Muhar, Uni für Bodenkultur Vienne/A
11.35-12.00	Le rôle de l'éco-électricité pour les régions de montagne Bilans économiques et écologiques, vérité des coûts, green pricing, éco-bourse, éco-électricité et libéralisation du marché	Jochen Markard, Eco-institut, Fribourg en B./D
12.00-14.00 14.00-16.00	Questions et déjeuner Podium: Quelles sont les conséquences de la libéralisation du marché de l'électricité pour les régions de montagne? Quelles possibilités de développement durable offre l'utilisation de l'énergie hydraulique dans les zones de montagne?	Modération: H.-P. Guggenbühl, journaliste, Zurich
16.30-17.30	1 ^{er} atelier: Les Alpes et les agents énergétiques renouvelables – Quelles énergies et dans quelle quantité? – Approvisionnement décentralisé en énergie et circuits régionaux: analyses coûts-avantages, valeur ajoutée, emplois, comparaison de plusieurs méthodes de production d'un point de vue économique 2 ^e atelier: Instruments de promotion des énergies renouvelables dans les Alpes: – Instruments de régulation – Certification 3 ^e atelier: Jeux de simulation sur la politique de l'énergie	
17.30-19.30	Multivision, Surf sur les sites Internet consacrés à l'énergie La chaleur pousse dans les forêts, vidéo de Association suisse de l'énergie du bois ASEB Energie solaire, Vidéo: hydroélectricité et ouverture du marché de l'électricité. H.-P., Guggenbühl, Zurich, Greina Video, « Environnement et bassins versants » (l'influence des micro-centrales hydrauliques sur l'environnement), Jacques Blanquet, Alfortville	
09.00-09.20	Le transit de l'électricité à travers les Alpes (24 octobre 98) Le transport de l'électricité dans le marché libéralisé – Différents modèles: monopole, système étatique, réseau d'interconnexion européen, contrôle des prix	Antoine Bonduel, Institut d'évaluation des stratégies sur l'énergie et l'environnement, France à préciser (év. ENEL)
09.20-09.40	Le commerce de l'électricité à travers les Alpes Les exigences de l'économie électrique par rapport au réseau de lignes à haute tension	Urs Näf, Office fédéral de l'énergie, Suisse
09.40-10.00	Accès au réseau: dans quelles conditions? Exigences des petits producteurs et des consommateurs	
10.00-10.20 10.20-11.00	Autoroutes de l'électricité et protection de l'environnement Questions et pause	
11.00-12.30	Table ronde avec les intervenants de samedi: Les Alpes, plaque tournante de l'électricité en Europe?	Raimund Rodewald, Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage FSPAP
13.00-17.00	Excursions 1. Vallée Maggia, Val Bavona: protection des eaux, protection des forêts alluviales, paysage culturel, énergie hydraulique 2. Projets d'économies d'énergie novateurs au Tessin	Animateur: H.-P. Guggenbühl

et ses conséquences pour l'Arc alpin

L'hydroélectricité appartient au patrimoine alpin. Reste qu'il est important d'analyser ses chances, ses avantages et ses inconvénients dans un contexte d'ouverture du marché de l'électricité et d'offre excédentaire.

Le marché de l'électricité est régi au niveau international. L'ouverture vers l'est et la conjoncture internationale en ont modifié les conditions cadres en occasionnant une baisse de la consommation et des prix. Au niveau politique, l'UE joue un rôle déterminant. Les Alpes, en tant que « producteur », ne parviennent pas à avoir une politique énergétique cohérente et à mettre en valeur leurs forces. Les acteurs sont nombreux et leurs intérêts divergents.

Quel avenir pour l'énergie hydroélectrique dans un contexte d'ouverture du marché? Les avis sont par-

tagés, allant des prévisions de catastrophes aux scénarios les plus optimistes.

Afin de traiter aussi largement que possible cette problématique, la Conférence de la CIPRA sera divisée en deux parties, l'une traitant de la production d'électricité, l'autre de la distribution. Les intervenants présenteront les positions du point de vue des autorités locales et régionales, du point de vue de la protection de l'environnement et du point de vue des producteurs. Les conférencières et conférenciers s'exprimeront également dans le cadre de tables rondes et le public aura la possibilité de participer à la discussion. Des ateliers de travail seront organisés ainsi qu'une exposition multimédia et deux excursions.

Formulaire d'inscription

Veillez m'inscrire à la Conférence annuelle 1998 de la CIPRA à Locarno. Je considère cette demande comme un engagement ferme de ma part. Les frais d'inscription se montent à 320 CHF (200 CHF pour les adhérents CIPRA) et comprennent 2 dîners, 2 déjeuners et les Actes de la conférence.

- J'ai déjà viré ou versé les frais d'inscription (voir copie de la quittance ci-jointe)
 Je règle les frais d'inscription au moyen du chèque de virement ci-joint
 Je réglerai les frais d'inscription à Locarno

Virement postal: Compte de Chèque Postal CCP 40-331-0, Pro Natura, Postfach, CH-4020 Basel
 Objet: Conférence annuelle CIPRA 98

Réservation de l'hôtel

- Je souhaite être logé(e) au Grand Hotel**** de Locarno, prix de la chambre 65 CHF par nuit et par personne, petit déjeuner compris
 Je préfère être logé(e) dans un hôtel un peu moins cher dans les environs
 Je souhaite une chambre individuelle (supplément CHF 20)
 Je souhaite être logé(e) en chambre double (à partager avec Monsieur/Madame _____)
 J'organiserai moi-même mon hébergement

Le nombre de chambres au Grand Hotel (où aura lieu la Conférence) étant limité, nous réserverons automatiquement une chambre dans un autre hôtel s'il n'y a plus de chambres disponibles dans cet établissement.

Nuitées

- 21/22 22/23 23/24 24/25 Herr Frau

Nom _____ Prénom _____

Fonction/Organisation _____ Adresse _____

Téléphone _____ Fax _____

e-mail _____

Inscription à adresser à: Date _____ Signature _____

**Pro Natura, Postfach,
4020 Basel,
Fax: 0041 (0)61 317 92 66**

Excursions

- Je participerai à une excursion le samedi (choix de l'excursion sur place)
 Je ne souhaite pas participer à une excursion le samedi

Conférence internationale sur la forêt de montagne à Innsbruck

Le ministère fédéral autrichien de l'agriculture et de la l'économie forestière a réuni fin avril 1998 à Innsbruck des représentants des administrations forestières des pays alpins, des propriétaires de forêts, des défenseurs de l'environnement et des scientifiques dans le cadre d'une Conférence internationale sur les forêts de montagne destinée à dynamiser le processus de mise en oeuvre du protocole « Forêts de montagne » de la Convention Alpine.

La Conférence s'est penchée dans un premier temps sur la législation forestière des différents États signataires de la Convention alpine. Cette analyse a mis en évidence des différences prononcées entre les déficits à combler par les différents États. La discussion a particulièrement porté sur la création d'un cadre qui permette de prendre en compte les spécificités de la gestion des forêts de montagne conformément au protocole. Par ailleurs, on relève de grandes différences d'un pays à l'autre dans la mise en place des conditions générales prévues par le protocole pour une politique de la forêt compatible avec l'environnement (citons en particulier le problème de la pollution atmosphérique et celui des dégâts causés par le gibier), mais aussi dans le volume des sub-

ventions et aides accordées pour l'entretien des paysages.

Priorité au dialogue

Jusqu'ici, les propriétaires de forêts n'avaient pas été suffisamment intégrés dans la discussion sur le protocole « Forêts de montagne ». Le dialogue proposé à la Conférence d'Innsbruck a certainement contribué à élargir le débat.

La Conférence a également cherché à favoriser le dialogue entre l'économie forestière et les défenseurs de l'environnement. Le protocole « Forêts de montagne » recueille une large adhésion auprès des représentants de la foresterie, mais aussi auprès des écologistes. Le thème de la certification en est un exemple.

La « crise de la Convention Alpine » est due en partie à la diversité des intérêts économiques en jeu. Mais elle est aussi une conséquence du manque d'écoute, du caractère impersonnel des débats et de maladresses dans les négociations. Des écueils qui ont pu heureusement être évités lors de la Conférence sur la forêt de montagne.

Dr. Herbert Scheiring



La conférence sur la forêt de montagne : état des lieux dans les Alpes.

Reportée

réd – La réunion du Comité permanent de la Conférence alpine, qui était prévue initialement pour mai 1998, a été reportée au mois d'octobre. À ce sujet, M. Milan Naprudnik, président dudit Comité, a fait la déclaration suivante au Mediennetzwerk Alpen (réseau de médias alpins) : « Nous avons envisagé d'organiser la réunion en mai afin de disposer d'un délai suffisant pour préparer « dans le calme » la documentation pour la Conférence. Mais après les discussions que nous avons eues avec les chefs de délégations, nous nous sommes rendu compte qu'il était plus judicieux de choisir la date de la séance en fonction de celle de la Conférence ; c'est pourquoi nous avons finalement opté pour une « date intermédiaire » (14 jours avant le début de la Conférence) qui, malgré sa proximité de l'échéance principale, nous permettra d'élaborer à temps la documentation nécessaire. »

Nouvelle de dernière minute...

À la demande de l'Allemagne, une réunion du Comité permanent a été programmée rapidement pour le 7 juillet (thème principal : le protocole Transports).

Toujours pas de solution au problème de la présidence de la Conférence alpine

réd – Le « roulement » à la présidence de la Conférence alpine s'effectue officiellement une fois tous les deux ans. La relève de la Slovénie, qui assure cette fonction depuis 4 ans environ, interviendra à l'automne de cette année.

Jusqu'à présent, de tous les pays ayant ratifié la Convention, seul le Liechtenstein n'a pas eu cet honneur. Les autres parties à la Convention alpine s'attendaient donc à ce que la Principauté succède à la Slovénie. Mais – surprise – le gouvernement du Liechtenstein a annoncé qu'il n'y était pas disposé car, d'après lui, cette fonction ne lui permet pas de représenter ses intérêts propres dans les différents organes de la Convention alpine.

Il semblerait que, vu la situation, l'Italie veuille ratifier rapidement la Convention et poser sa candidature à la présidence. Le ministère italien de l'environnement a certes confirmé que l'Italie était intéressée par cette fonction, mais que pour cette année, une candidature officielle serait prématurée vu qu'une ratification avant la prochaine Conférence alpine est très invraisemblable.

Un projet classé dans le livre blanc

« Siddharta » – À la découverte d'un paysage fluvial...

Le spécialiste de la nature et de l'environnement Hansruedi Berger a conçu un projet fascinant et original qui se propose de faire découvrir à la population du Prättigau (Grisons, CH) – et plus particulièrement aux enfants et aux jeunes – la valeur et l'importance du paysage fluvial de la Landquart pour l'Homme et la nature.

réd – Sous la devise « Un petit projet pour chaque commune », le programme visait à développer des approches nouvelles pour une Landquart plus proche de la nature. Le but des organisateurs était de promouvoir une conception et une perception globales et intégrales du paysage fluvial. Ainsi, le projet a porté non seulement sur le patrimoine naturel, mais également sur le patrimoine culturel et historique.

Dans le cadre de ce projet, les promoteurs ne se sont pas contentés de sensibiliser la population. Ils ont prévu de terminer le projet par une action concrète, avec pour objectif de réaliser dans chaque commune

une amélioration sensible dans le sens de la conservation de la biodiversité. Là aussi, les organisateurs ont retenu en premier lieu des idées et suggestions venant de la population. Un des nombreux résultats positifs de ce programme a été l'aménagement par des écoliers d'un sentier didactique centré sur les éléments composant le paysage fluvial.

Siddharta est un bel exemple de projet ambitieux. Un projet qui a représenté un vrai défi aussi bien pour ces initiateurs que pour les participants et qui doit sa réussite notamment à l'engagement dynamique d'individus, de groupes, d'écoliers et d'associations.

« Les Parties contractantes favorisent la formation et l'information du public en ce qui concerne les objectifs, les mesures et l'application du présent protocole. » (art. 21 du protocole « Protection de la nature et entretien des paysages » de la Convention alpine)



Reconnaître la valeur des paysages fluviaux.

Avec le soutien de ses organisations membres, la CIPRA mène une campagne de collecte d'informations sur les activités et projets qui contribuent au maintien ou – au contraire à la destruction – de la diversité naturelle et culturelle et à la promotion – ou au contraire à l'inhibition – du développement durable. Pour le recensement de ces réalisations et actions positives et négatives, qui sont classées respectivement dans le « livre blanc » et la « liste noire », la CIPRA met à votre disposition, auprès de son secrétariat et de ses représentations nationales, des formulaires de saisie qui vous seront envoyés sur simple demande.

Un projet de la liste noire

Un axe sous très haute tension

Depuis plus de 10 ans, la France et l'Italie souhaitent réaliser une ligne électrique à 2 circuits de 400 000 volts reliant Chambéry et Turin via le col du Mont Cenis.

Une nappe de fils de plus de 150 km de long, supportée par 300 pylônes de 30 à 80 mètres de haut côtoierait villages de montagne, sentiers pédestres, sites historiques, falaises d'escalade, trajectoires de vol libre, sites classés, zones de biotopes, projets Natura 2000 et même le Parc national de la Vanoise, dénaturant tout ce qui fait la richesse de cette région alpine.

L'utilité publique de ce projet n'a jamais été prouvée ni par les compagnies d'électricité, ni par les ministères concernés alors qu'un rapport publié par Greenpeace en mai 1996 démontre que « si les échanges de courant présentent des avantages indéniables pour des quantités limitées, leur développement massif depuis la France est une

stratégie perdante pour les citoyens de ce pays comme pour ceux des autres pays ».

Actions juridiques, manifestations, débats, ont conduit, grâce au dynamisme des associations, au soutien populaire et à l'appui de nombreux élus français et italiens à ce que la réalisation de cette infrastructure désastreuse soit repoussée... repoussée seulement, car le projet demeure, tel une épée de Damoclès.

Annie Collombet, Vivre en Maurienne,
St Michel de Maurienne.

L'article 10 al.1 du protocole « Protection de la nature et entretien des paysages », les États signataires de la Convention alpine « prennent (...) toute mesure appropriée à la conservation et, si besoin est, à la restauration d'éléments caractéristiques des paysages naturels et semi-naturels, de biotopes, d'écosystèmes et de paysages ruraux traditionnels ».



Le gypaète barbu

Chronologie d'un retour annoncé



Un jeune gypaète à l'atterrissage.

réd – Depuis 1986, 72 gypaètes ont été mis en liberté dans le Mercantour/F, Alpi Maritime/I, en Haute-Savoie/F, en Engadine/CH et dans la région de Rauris/A.

En 1993, un gypaète barbu est retrouvé criblé de plombs dans le Parc National des Ecrins.

En 1995, un gypaète barbu est retrouvé criblé de plombs dans le Parc National du Stelvio.

En août 1997, le dénommé Phoenix prend son envol depuis son aire en Haute-Savoie. Il est le premier gypaète à être né en liberté depuis sa disparition dans les Alpes et à avoir atteint ce stade de maturité.

Le 4 novembre 1997, un gypaète barbu est tiré dans la région de Crans Montana dans le canton du Valais/CH. Le « chasseur » a été retrouvé et devra répondre de son geste devant les autorités compétentes.

Mercantour/Alpi Marittime Une « Montagne sans frontière »

Après dix ans de coopération, le Parco naturale Alpi Marittime/I et le Parc national du Mercantour/F s'engagent dans une nouvelle démarche partenariale.

réd – Jumelés depuis 1987, les deux espaces naturels ont décidé de poursuivre activement leur coopération. Cet engagement bilatéral repose sur trois objectifs : préserver et enrichir leur patrimoine, valoriser l'atout nature et rapprocher les Hommes afin de créer une identité commune : une « Montagne sans frontière ».

La Charte de jumelage a été signée le 6 juin 1998 à Tende (Alpes Maritimes). Elle prévoit la mise en place d'une superstructure commune puis la création d'une seule entité protégée, peut-être le premier Parc européen...

Avec cette démarche, un pas important est franchi dans le sens d'une conception alpine de la gestion des espaces protégés. Jusqu'ici, la règle consistait trop souvent à élaborer des réflexions nationales sans prendre en compte le contexte international. Une telle action illustre ce à quoi pourrait ressembler l'Europe des régions et s'inscrit parfaitement dans le contexte de la Convention alpine.

Fin mars 1998, un gypaète est né dans le Parc National du Stifser Joch, dans la région de Bormio/I.

Dans le match qui oppose le pacifique volatile à la stupidité de certains « chasseurs », ceux-ci mènent 3 à 2 mais la remontée des gypaètes est irrésistible...

Safari dans les Alpes

fp – C'est un véritable safari – en véhicules tout-terrain, s'entend ! – qui a été organisé le 7 juin à Carnia (Frioul). L'itinéraire a été dessiné de façon à ce que les participants puissent profiter de différents paysages. Un tronçon forestier était suivi par quelques kilomètres dans la campagne pour finir sur les bancs de gravier du lit du Tagliamento. Parmi les organisateurs de cette distraction pour le moins problématique figurent, entre autres, l'office du tourisme de Carnia et la commune de Tolmezzo.

Pour donner à l'événement une touche écologique, les organisateurs ont limité à 50 le nombre de participants. Comme si les dégâts causés à l'environnement par 50 véhicules à traction 4 roues étaient négligeables.

Certes, l'eau ne coule plus sur les bancs de gravier du Tagliamento. Mais ceci ne peut être une raison d'en faire un parcours pour véhicules tout-terrain !

Tourisme d'hiver : nouveaux projets à Brenta (Trentin)

fp – Ces derniers mois, il a été question de différents projets importants d'infrastructures de ski dans le Trentin ; ainsi, on a parlé de nouvelles pistes de ski desservies par un total de 67 remontées mécaniques dans le Val Rendena. Après le projet de liaison Pinzolo-Madonna di Campiglio, le député Francesco Moser propose à présent de relier Campiglio à Andalo en passant à travers le massif de Brenta dans les Dolomites. La proposition représente une menace grave pour le Parc Naturel de Brenta, le dernier espace abritant des ours autochtones alpins. Elle a suscité d'ailleurs des protestations indignées de la part des organisations écologistes de la province de Trente et de personnalités connues, qui ont annoncé leur volonté de s'y opposer.

Mountains of the World – A Global Priority

édité par Bruno Messerli et Jack D. Ives, ISBN 1-85070-781-2, juin 1997, Parthenon Publishing, 495 pp., £ 48 ou \$ 75 (en anglais)

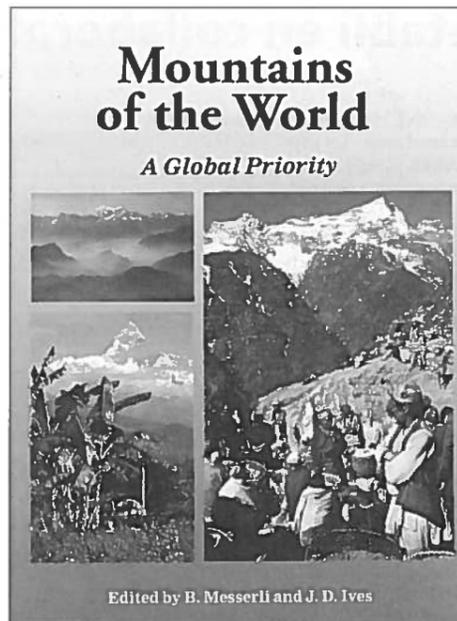
réd – Cet ouvrage, qui se veut une référence pour la mise en oeuvre du Chapitre 13 de l'Action 21, réunit, sous la direction de Messerli et de Ives qui ont joué un rôle déterminant dans la préparation et la prise en compte du Mountain Agenda par le Sommet de Rio, des contributions de qualité sur le développement en montagne et l'état de la recherche sur les systèmes montagneux.

Une première section est consacrée aux peuples et aux cultures, au caractère sacré des montagnes, et aux aspects économiques et politiques du développement durable en montagne. La seconde section se penche sur les ressources hydrauliques, l'énergie et l'exploitation minière, sur la biodiversité, la conservation, le tourisme, la foresterie, l'agriculture, la gestion des bassins versants et le contrôle de l'érosion, les risques et les catastrophes, et le changement climatique. Enfin, une troisième section ouvre des pistes pour l'application du Chapitre 13 de l'Action 21 – la recherche du développement durable.

Politique des transports et protection de l'environnement

« Verkehrspolitik und Umweltschutz in der Europäischen Union. Zur Einbeziehung ökologischer Aspekte im Bereich der Strassen- und Schienenverkehrs », Astrid Epiney / Reto Gruber, Universitätsverlag, Fribourg, Suisse, 1997, 235 pages.

rz – L'inactivité de l'Union européenne en matière de politique des transports est critiquée autant ponctuellement (par ex. pour ce qui concerne le Brenner), que dans ses lignes générales. La critique est d'autant plus justifiée que l'UE dispose des bases juridiques nécessaires pour mettre en place une politique durable des transports. Mieux encore : une politique des transports commune conforme au cadre juridique de l'UE est nécessairement conforme au principe de la durabilité. C'est la conclusion à laquelle aboutissent non seulement les écologistes, mais aussi deux spécialistes en Droit, qui analysent le système juridique de l'UE et l'évolution (positive et négative) du domaine des transports et formulent des revendications concrètes pour une meilleure prise en compte des aspects écologiques. Un livre bien documenté qui devrait figurer dans toutes les bibliothèques anti-transit.



Les oiseaux des Alpes

Brandel, Ulrich, «Vögel der Alpen, Vögel in ihren Lebensräumen» (Les oiseaux des Alpes dans leurs habitats naturels), 1998, 275 pages, 24 photos couleur, 87 photos d'oiseaux, 57 illustrations en noir et blanc, DM 78.-/ ATS 569.-/ CHF 71.-, ISBN 3-8001-3502-7.

réd – Ce livre est un guide pratique à recommander à tous ceux qui désirent connaître les principales espèces d'oiseaux alpins et de leurs biotopes. Après une brève description de l'environnement alpin et quelques conseils pour l'observation ornithologique, l'auteur présente méthodiquement les oiseaux typiques de l'espace alpin, les textes étant complétés par des illustrations en couleur. Le livre donne aussi des chiffres sur les populations d'oiseaux vivant dans les sept pays alpins.

La deuxième partie est consacrée aux différents biotopes tels que les parois rocheuses, les forêts de conifères et les prairies alpines. L'auteur y indique aussi quelle communauté d'oiseaux occupe quel biotope.

Enfin, la dernière partie est composée, entre autres, de passages sur les espèces menacées et leurs biotopes, sur les mesures à prendre ainsi que sur les zones protégées et autres paradis d'oiseaux.



Agenda-CIPRA

établi en collaboration avec « AlpInfo »

Chère lectrice, cher lecteur,

Afin de présenter une vue d'ensemble aussi complète que possible, nous sollicitons votre collaboration pour nous faire parvenir les informations concernant des manifestations et des cours ayant rapport avec les Alpes. Pour simplifier la procédure, nous mettons à votre disposition un formulaire que vous pouvez commander à l'adresse ci-dessous. Vous pouvez le recevoir par e-mail en vous adressant à

CIPRA-International
Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, Fax: 0041-(0)75 /237 40 31,
cipra@cipra.lol.li

Tous nos remerciements aux personnes et aux organisations qui nous ont déjà fait parvenir des informations.

1.3. – 30.8. · St. Pölten, Shedhalle

Les montagnes · Les paysages culturels européens et la Basse-Autriche, partie 1.

Musée provincial de Basse-Autriche. Aucun autre paysage ne relie et sépare en même temps aussi nettement autant de pays que les Alpes. Aucun paysage ne semble non plus aussi uni et homogène quand on le voit de loin, et aussi diversifié quand on le regarde de plus près.

Les montagnes n'est ni une exposition artistique ni une présentation exhaustive de type scientifique-encyclopédique. Il s'agit plutôt d'une exposition à caractère essayiste qui porte sur des thèmes divers.

Renseignements: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Kultur und Wissenschaft, Franz-Schubert-Platz-5, A-3109 St. Pölten, Tél. 0043 2742 200 poste 3911.

28.3. – 1.11. · Pro Natura Centre Champ-Pittet

Exposition «Les dents de la rivière»

Pro Natura «Les dents de la rivière» est une exposition interactive. Après un tour dans la nature, vous visitez l'exposition au centre Champ-Pittet pour découvrir en direct les mille et un détails et les secrets de la vie du castor.

Renseignements: Pro Natura Centre Champ-Pittet, CH-1400 Yverdon-les-Bains, tél. 0041 24 426 93 41, fax 426 93 40.

27.6. – 26.9. · Maloja

Les voies de communication historiques dans les Grisons.

Exposition du Kulturverein für Bündner Kulturforschung (Association pour la recherche culturelle des Grisons).

Renseignements: VBK, Reichsgasse 10, CH-7000 Coire, fax 0041 81 253 71 51.

2.7. – 4.10. · Musée de Munich

Les belles nouvelles Alpes.

Gesellschaft für ökologische Forschung (Société pour la recherche écologique). Exposition photographique qui commencera à Munich le 2.7.1998 avant de partir en tournée dans d'autres villes. Le livre SCHÖNE NEUE ALPEN (les belles nouvelles Alpes) paraîtra aux éditions Raben de Munich.

Renseignements: Gesellschaft für ökologische Forschung, Frohschammerstr. 14, D-80807 Munich, tél. 0049-(0)89 359 85 86, fax 359 66 22.

3.7. – 7.7. · Garmisch-Partenkirchen

Conférence annuelle du Cercle d'études Ecologie de haute montagne : recherche comparée sur la haute montagne.

Renseignements: Prof. O. Baume, Institut für Geographie Uni München, Luisenstr. 37, D-80333 Munich, fax 0049 89 52 03 397

27.7. – 1.8. · Bâle

Exposition permanente avec salon de la voiture électrique.

Renseignements: Sun 21, Postfach 332, CH-4010 Bâle, tél. 0041 61 271 03 89, fax 271 10 83.

29.7. · Bâle

Les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique – Des potentiels intéressants pour les investisseurs, les assurances, l'industrie, l'artisanat et les propriétaires d'immeubles.

Session d'information de la campagne Energie 2000, avec ateliers. Renseignements: Sun 21, Postfach 332, CH-4010 Bâle, tél. 0041 61 271 03 89, fax 271 10 83.

30.7. – 31.7. · Bâle

Lancement de divers projets internationaux pour un approvisionnement durable en énergie, tels que «Solaris» «Sunhatten», «Sunlight International» et «Regiosolar».

Renseignements: Sun 21, Postfach 332, CH-4010 Bâle, tél. 0041 61 271 03 89, fax 271 10 83.

8.8. Des feux dans les Alpes.

À titre de symbole de la résistance contre la destruction rampante de l'espace alpin, des feux seront allumés de nouveau dans tout l'Arc alpin entre Vienne et Nice.

Renseignements: Feuer in den Alpen, Postfach 669, CH-3900 Brigue, tél. 0041 27 923 61 62, fax 924 43 05.

17.8. – 23.11. · Schaan et Vaduz

Académie d'été «Les Alpes à la une».

Formation théorique et pratique d'une durée de dix semaines. Thème principal: «Le labeling – Une perspective prometteuse». Le cours représente un complément de formation précieux pour les jeunes diplômés des universités et écoles supérieures spécialisées. L'Académie d'été se compose d'un module de base de deux semaines consacré à la géographie, la culture, l'économie, etc. des Alpes, et d'un module spécialisé de huit semaines qui traitera le thème clé du labeling sous une forme pratique.

Renseignements: Fachhochschule Liechtenstein, Marianumstr. 45, FL-9490 Vaduz, tél. 0041 75 237 62 62, fax 237 62 63, e-mail Brennpunkt@fh-liechtenstein.li, Internet http://www.cipra.org/academie

24.8. – 29.8. · Davos

Ecologie de montagne. Aspects biologiques, géochimiques et physiques.

School for Alpine Studies. Formation accompagnée d'excursions et consacrée à l'étude de la structure, de la fonction et de la diversité des écosystèmes de montagne. Langue: allemand. Avec un symposium d'initiation les 22 et 23.8.98 à Davos.

Renseignements: School for Alpine Studies, à l'attn. de Mme Christine Berni, c/o Eidg. Institut für Schnee- und Lawinenforschung (SLF), Flüelastr. 11, CH-7260 Davos Dorf, tél. 0041-81 417 02 25, fax 417 08 23, e-mail berni@slf.ch

31.8. – 4.9. · Garmisch-Partenkirchen

Les forces du changement dans l'espace alpin. Leçons du 20e siècle.

Le thème central «Les forces du changement» sera traité sous les perspectives suivantes: «Les enjeux entre le changement et le conservatisme», «Les forces vives du changement» et «Moyens et méthodes pour maîtriser la mutation».

Renseignements: Alpenforschungsinstitut, Kreuzeckbahnstr. 19, D-82467 Garmisch-Partenkirchen, tél. 0049 88 21 183 300, fax 183 310.

1.9. – 2.9. · Landquart

L'application de la nouvelle politique agricole en zone de montagne.

Renseignements: SRVA, Jordis 1, CP 128, CH-1000 Lausanne 6, tél. 0041 21 619 44 00.

2.9. – 4.9. · Triesenberg

Labeling – Une perspective prometteuse.

Séminaire sur les opportunités qu'offre le labeling, destiné aux professionnels du tourisme, de l'aménagement du territoire, du développement régional, de l'agriculture et de l'économie forestière dont l'activité est centrée sur les Alpes. Thèmes: Quels labels existe-t-il déjà et quel est leur impact? Comment les labels doivent-ils être conçus pour avoir du succès? Comment introduit-on un label? Renseignements: Fachhochschule Liechtenstein, Marianumstr. 45, FL-9490 Vaduz, tél. 0041 75 237 62 62, fax 237 62 63, e-mail Brennpunkt@fh-liechtenstein.li, Internet http://www.cipra.org/academie

3.9. – 5.9. · Saalbach/Hinterglemm

Sports d'hiver et protection de la nature: le présent et l'avenir.

Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (Académie bavaroise pour la protection de la nature et l'entretien des paysages); direction: Christian Stettner.

Beaucoup de sports d'hiver exigent des infrastructures, ce qui a conduit à des transformations importantes du paysage par l'implantation de remontées mécaniques, de pistes de ski et d'hôtels. Souvent la couche de neige ne peut être assurée que grâce à l'enneigement artificiel. Où mènera cette évolution? Quels sont les possibilités de rendre le sport d'hiver plus compatible avec la nature? Renseignements: Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege, Seethalerstr. 6, D-83410 Laufen/Salzach, tél. 0049 8682 896 30, fax 896 317, e-mail Naturschutzakademie@t-online.de

13.9. – 15.9. · Feldkirch

Conférence alternative sur les transports à Feldkirch.

À l'occasion de la conférence des ministres des transports de l'UE à Feldkirch, les VERTS d'Europe, d'Autriche et de la région du Vorarlberg organiseront une conférence parallèle qui abordera les thèmes de la réduction du transport et de la vérité des coûts, la problématique du trafic marchandises et de l'économie régionale, etc.

Renseignements: Katharina Wiesflecker, tél. 0043-5572 28 070, fax 28 070 1, e-mail: gruene.vorarlberg@demut.or.at

16.9. – 17.9. Alliance dans les Alpes – Voyage à travers la Suisse.

Le travail effectué dans le Réseau de communes sera présenté lors d'un voyage à travers les communes concernées en Suisse (Grabs SG, Flühl Sörenberg LU, Zweisimmen BE et Charmey FR). La tournée prévoit la visite d'exemples de projets réussis issus de champs d'action choisis.

Renseignements: Réseau de communes «Alliance dans les Alpes», Postfach 1060, 8031 Zürich, tél. 0041 1 271 38 94, fax 273 03 69, e-mail: alpen@dia1.eunet

21.9. – 24.9. · Linz

Les journées internationales pour une évolution durable du trafic urbain.

Concepts de villes et de lotissements exempts de trafic automobile, usage des surfaces et politique des transports durables dans les villes et agglomérations.

Renseignements: Oberösterreichische Umwelakademie, Dr. Leo Aichhorn, Stockhofstr.32, A-4021 Linz, tél. 0043 732 7720 4424, fax 7720 4424, e-mail: uak.post@ooe.gv.at

23.9. – 26.9. · Airolo – St Gottard – Piora

Recherche alpine et transversales.

Assemblée annuelle 1998. Renseignements: Centro di Bologna Alpina di Piora, c/o Istituto cantonale batteriosierologico, Via Ospedale 6, CH-6904 Lugano, tél. 0039 91 923 25 22, fax 922 09 93, e-mail casanova@dos.tigov.ch

28.9. – 1.10. · Villach

Water Related Conflicts of Interests in the Alpine Environment – Research Deficits; Demands and Solutions International Workshop

Renseignements: Loanneum Research, Institute of Hydrogeology and geothermics, c/o Ilse Entner, Elisabethstr. 16/2, A-8010 Graz, tél. 0043 316 876-1395 oder-1374, fax 876-1321; e-mail water98@joanneum.ac.at

1.10. – 2.10. · Aoste, Italie

Deuxième conférence internationale des espaces protégés alpins.

Parco Nazionale Gran Paradiso et Réseau Alpin des Espaces Protégés. Le Gran Paradiso, en coopération avec le Réseau Alpin des Espaces Protégés, invite les administrateurs de parcs nationaux à la deuxième conférence internationale. La rencontre a pour but d'établir un bilan du travail effectué au cours des dernières années et de dégager un aperçu du rôle à jouer à l'avenir par les organisations concernées. Autre thème prévu à l'ordre du jour: La faune sauvage sous l'optique de la Convention alpine. Le nombre de participants est limité à 120 personnes. Au cas où une sélection s'avérerait nécessaire, elle se ferait selon la représentativité des pays et organisations.

Renseignements: Parco Nazionale Gran Paradiso / Réseau Alpin des Espaces Protégés, LAMA, 17, rue M. Gignoux, F-38031 Grenoble Cedex, tél. 0033 4 76 63 59 46, fax 63 58 77, e-mail: pguido@iga.ujf-grenoble.fr

1.10. – 4.10. · Maloja

La question sociale.

2e session de Salecina sur l'avenir de l'emploi. La rencontre réunira des spécialistes, des personnes concernées par le chômage ou intéressées par la question, qui discuteront de leurs expériences et des stratégies et alternatives possibles pour résoudre le problème. Renseignements: Stiftung Salecina, CH-7516 Maloja, tél. 0041 81 824 32 39, fax 824 35 75.

2.10. – 4.10. · Laacherseehaus

Séminaire international «Fleuves bleus».

Renseignements: Naturfreunde International, Diefenbachgasse 36, A-1150 Vienne, tél. 0043 1 892 38 77, fax 812 97 89

3.10. ITE, Journée d'action contre le trafic de transit.

Renseignements: Alpen-Initiative, Postfach 29, CH-3900 Brigue, tél. 0041 27 924 22 26, fax 924 43 05, e-mail alpite@rhone.ch

6.10. – 9.10. · Sion

Le rôle de l'eau dans le développement socio-économique des Alpes.

Renseignements: IKB, CH-1959 Sion 4, tél. 0041 27 203 73 83.

8.10. – 11.10. · Offenburg

La politique environnementale européenne dans les régions de montagne.

Session des Chefs des sections Protection de la nature du Club alpin allemand. Renseignements: Deutscher Alpenverein, Referat Natur- und Umweltschutz, Von-Kahr-Str. 2-4, D-80997 Munich

11.10. – 13.10. · Bled (SLO)

International Workshop on Research and Monitoring as Key Elements for Sustainable Development in the Limestone Alps.

Alpine limestone habitats, which are important elements in mountain regions are among the most fragile ecosystems in Europe and represent a vital contribution to biodiversity. Mismanagement and increasing pollution threaten this very fragile environment. Therefore, measures for sustainable management and protection have to be taken to conserve this important type of European landscape. Keywords: Impact on alpine limestone habitats by different use interest. Impact by pollution and socioeconomy and tourism. Language: English.

Renseignements: Institute of Plant Physiology, University of Vienna, Althanstr. 14, A-1091 Vienna, Dr. Susanna Wiener tél. 0043 1 31336 1491, fax 31336 776, e-mail wiener@pflaphy.pph.univie.ac.at, Internet http://efern.boku.ac.at/IFFF/events

15.10. – 17.10. · Genève

La naissance de la science en montagne dans le 17^{ème} et 18^{ème} siècle

Renseignements: Musée ethnographique, B. Crettaz, Bvd. Carl-Vogt 65-67, 1205 Genève, fax. 0041 328 52 31.

20.10. – 21.10. · Seeon

4^e symposium Franz Ruttner – Les eaux courantes en tant que biotope – Caractérisation, évaluation et exploitation.

Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (Académie bavaroise pour la protection de la nature et l'entretien des paysages). Des spécialistes de renom y prendront la parole pour présenter les résultats de la recherche fondamentale qu'ils ont menée. Le symposium traitera non seulement des particularités des eaux courantes et de l'adaptation de leurs hôtes, mais aussi des thèmes d'actualité importants tels le problème de l'évaluation des eaux courantes en fonction de leur exploitation.

Renseignements: Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege, Seethalerstr. 6, D-83410 Laufen/Salzach, tél. 0049 8682 896 30, fax 896 317, e-mail Naturschutzakademie@t-online.de

22.10. – 24.10. · Locarno

L'ouverture du marché de l'électricité et ses conséquences pour les régions de montagne.

Conférence annuelle de la CIPRA-International. Renseignements: CIPRA, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, tél. 0041 75 237 40 30, fax 237 40 31, e-mail cipra@cipra.lol.li

5.11. – 8.11. · Maloja

La qualité dans le tourisme.

2e conférence de Bergell sur le tourisme doux. Renseignements: Stiftung Salecina, CH-7516 Maloja, tél. 0041 81 824 32 39, fax 824 35 75.

Conférence annuelle de la CIPRA à Locarno/CH:

L'ouverture du marché de l'électricité et ses conséquences pour les régions de montagne

22/24 octobre 1998
(lire pages 12/13)

Les belles nouvelles Alpes

«Schöne neue Alpen» (Les belles nouvelles Alpes) est le titre d'une exposition photographique qui fait le point sur les Alpes. Le thème principal est composé par le rapport précaire entre les mythes et la réalité dans les Alpes. Le thème est traité au moyen d'images impressionnantes touchant à divers domaines: trafic, tourisme, agriculture de montagne, nature sauvage et paysages culturels.

L'exposition aura comme cadre le Musée de la ville de Munich du 3 juillet au 4 octobre 98 avant de partir en tournée dans d'autres pays alpins et ailleurs. En corollaire, un livre portant le même titre paraîtra aux Editions Raben de Munich.

Gesellschaft für ökologische Forschung e.V. (Société pour la recherche écologique), Munich, tél. 0049-(0)89-359 85 86, fax -359 66 22.

Liaison Valsésia/ Val d'Aoste

fp – La Région du Piémont a décidé en mai de financer le projet de liaison par une ligne de téléphérique à 2 tronçons entre Alagna Valsésia et Gressoney. L'opération (coût : 9,3 milliards de lires, soit 4,8 millions d'ECU env.) permettra de créer un domaine skiable englobant toute la zone comprise entre Champoluc (Val d'Aoste) et Alagna Valsésia. Le ski pourra s'y exercer toute l'année car les nouvelles installations conduiront jusqu'à un glacier situé à 3'000 m d'altitude. Le projet suscite un peu partout la réprobation, d'une part parce que des ouvrages seront réalisés sur un glacier, d'autre part parce que le surplus de circulation qu'induiront les nouvelles installations dépassera de loin les capacités du Valsésia.

CIPRA-Italie: élections

fp – CIPRA-Italie vient d'élire sa nouvelle direction. Helmuth Moroder (SOS Dolomites) a été confirmé au poste de président. Il est secondé dans sa tâche par un nouveau vice-président, Annibale Salsa, membre de la direction centrale du Club alpin italien. Fabio Balocco (Pro Natura Turin) a été réélu secrétaire, et Gianni Cametti (Gruppo Ricerche Cultura Montana) s'est vu confier la fonction de trésorier.

Êtes-vous tentés par un stage à la CIPRA ?

Le secrétariat de la CIPRA-International, au Liechtenstein, propose en permanence des postes de stagiaires. Le stage, qui dure six mois, est rémunéré. Conditions à remplir : diplôme universitaire ou d'une haute école (discipline liée aux sciences naturelles ou autre discipline), intérêt pour le travail dans une ONG, dans le domaine de la protection de l'environnement et maîtrise d'au au moins deux langues « alpines » (allemand, français, italien, slovène).

CIPRA, im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, tél. 0041 (0)75 237 40 -30/ fax - 31,
e-mail : cipra@cipra.LOL.li.



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

IMPRESSUM

Bulletin d'information de la CIPRA
Publication trimestrielle

Rédaction (réd): Andreas Götz, Michel Revaz, Alma Sartoris, Hendrik Bernhard Pehlke, CIPRA-International - Auteurs : Peter Hasslacher (ph), Regula Imhof (ri), Jacques Molinari (jm), Helmuth Moroder, Francesco Pastorelli (fp), Herbert Scheiring, Andreas Weissen (aw), Renate Zauner (rz) - Traductions: Hendrik Bernhard-Pehlke, Cristina Cocchi, Abdelaziz Gouali, Andreas Götz, Hafner-Célan, Michel Revaz, Alma Sartoris, Maša Valentinčič - Reproduction souhaitée avec mention de la source - Imprimé sur papier recyclé - Versions françaises, italiennes, allemande et slovène - Tirage : 10 600 exemplaires - Impression : Gutenberg AG, Schaan/FL

CIPRA-International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan,
tél. 0041-75-237 40 30, fax: 0041-75-237 40 31, e-mail: cipra@cipra.LOL.li,
Homepage: www.cipra.org

Représentations nationales

CIPRA-Autriche, c/o ÖGNU Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien
tél. 0043-1-40 113-36, fax: 0043-1-40 113-50, e-mail: Umweltdachverband@oegnu.or.at
(sous subject, indiques: CIPRA)

CIPRA-Suisse, c/o Pro Natura, Postfach, CH-4020 Basel
tél. 0041-61 317 91 91 u. 61 317 92 42, fax: 0041-61 317 92 66, e-mail: mailbox@pronatura.ch

CIPRA-Allemagne, Waltherstrasse 29, D-80337 München,
tél. 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
tél.: 0033-479 65 87 27, fax.: 0033-479 65 87 27, e-mail: cicm@wanadoo.fr

CIPRA-Liechtenstein, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan
tél. 0041-75-232 52 62, fax: 0041-75 237 40 31, e-mail: lgu@lgu.LOL.li

CIPRA-Italie, c/o Pro Natura Torino, via Pastrengo 20, I-10128 Torino
tél.: 0039-011-54 86 26, fax: 0039-011-534 120, e-mail: pronto@arpnet.it

CIPRA-Slovénie, Regionalni center za okolje, Slovenska cesta 5, SI-1000 Ljubljana
tél. 0038-61-125 70 65, fax: 0038-61 125 70 65. e-mail: ura.komac@quest.arnes.si

Représentation régionale

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

Adressberichtigungen nach A1, Nr. 552, melden.
Zureichendes durchkreuzen - Marquer ce qui convient
Pare una crocette secondo il caso

Weggezogen; Nachsendefrist abgelaufen A démission; Délai de réimpression expiré Traslocato; Termine di riproduzione scaduto	Un- bekannt Inconnu Sconosciuto	Nicht abgeholt Non rich. Non ritirato	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Décédé Deceduto
Adresse ungültig Inscrivibile Inscrivibile	Ur- bekannt Inconnu Sconosciuto	Nicht abgeholt Non rich. Non ritirato	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Décédé Deceduto