

ISSN 1016-9954

 **info**

N° 70 décembre 2003 version française

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

Internationale
Alpenschutz-
kommission

Commissione
Internazionale
per la Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp

Allemagne
Autriche
France
Italie
Liechtenstein
Slovénie
Suisse



La voie est libre pour le protocole «Transports» ?!

Chère lectrice, cher lecteur,

Avec son protocole «Transports», la Convention alpine jette les bases d'un concept général de «mobilité durable». Cette dernière répond aux besoins d'une société en matière de mobilité sans porter atteinte aux conditions de vie de la population et sans détruire l'environnement. Aujourd'hui, la qualité de vie est mise à mal à nombre d'endroits par un trafic routier excessif, et pas seulement sur les axes de transit. La

La population de l'espace alpin attend de son application une réduction notable du bruit, des gaz d'échappement et des accidents. Ces objectifs ne peuvent être atteints que par une réduction du trafic. Le régime de transports adopté actuellement par l'Europe va cependant dans la direction inverse : depuis des années, le trafic des poids lourds en Europe augmente à un rythme deux fois plus rapide que le produit intérieur brut. Le prix à payer est élevé : chaque année plus de 40'000 personnes meurent sur les routes européennes. De plus, les nuisances provoquées par le trafic sont la cause de dégâts environnementaux à de nombreux endroits.

Lors de son assemblée des délégués, les 23 et 24 octobre 2003, à Salzbourg, la CIPRA a discuté en détail ces problèmes et ces questions. Les participantes et participants à la Conférence de la CIPRA ont aussi quitté la salle de congrès pour prendre connaissance sur place d'exemples significatifs, à Werfenweng et à Zederhaus. En outre, la CIPRA a adopté une résolution sur le thème des transports lors de cette assemblée des délégués des 23 et 24 octobre. Ce sont tous ces sujets qu'aborde le présent CIPRA-Info.

J'aimerais remercier les organisateurs de la conférence, les responsables de CIPRA-Autriche, tous les rapporteurs et rapporteuses, sans oublier tous les participants et participantes, pour cette conférence stimulante. Et à vous, chère lectrice, cher lecteur, je souhaite beaucoup de plaisir à la lecture de ce 70ème numéro du CIPRA-Info.

Andreas Weissen
président de CIPRA-International



Editorial

Convention alpine définit déjà des objectifs clairs dans sa Convention cadre, signée il y a douze ans à Salzbourg. Il s'agit de réduire les nuisances et les risques causés par le trafic transalpin et intra-alpin, de façon à le rendre supportable.

En formulant des objectifs, on éveille des attentes. La mise en œuvre du protocole «Transports» est en train de devenir la pierre d'angle de la Convention alpine.

SOMMAIRE



● **Conférence
annuelle de la CIPRA**



● **Livre blanc/
liste noire**



● **Convention alpine**

● **Divers**

Nouvelles

- 4 «La voie est libre pour la Convention alpine ?!»
5 Comparaison entre le protocole «Transports» et le Livre blanc de l'UE
Stade d'implémentation juridique de la Convention alpine et de ses protocoles d'application
6 L'implémentation du protocole «Transports» - Un chemin semé d'embûches
Projet de Directive sur l'infrastructure de l'UE
7 Le protocole «Transports», manuel d'une politique des transports moderne dans les Alpes
8 La mise en œuvre de la Convention alpine du point de vue des ONG
9 Résolution de la CIPRA concernant la mise en œuvre du protocole «Transports»
10 La mise en œuvre de la Convention alpine sous l'angle juridique
11 Mise en oeuvre de la Convention alpine : un défi international
Le groupe de travail «Transports»
12 L'avenir du trafic transalpin vu par la Suisse
La France et le protocole transports, où en est-on?
13 Mise en œuvre du protocole «Transports» en Autriche
Le protocole «Transports» vu par l'Allemagne
14 «Alpes 2005» - Un concept de mobilité néerlandais
«Bodan-Rail 2020» : mise en réseau du trafic voyageurs ferroviaire sur le plan régional
15 MOGOMA® : La carte des circulations douces fait son chemin en France
« A pied entre les nuages « Mobilité touristique à l'intérieur du parc national du Gran Paradiso/I
16 Des initiatives populaires en faveur du protocole «Transports»
«Partir n'est pas une solution !»
17 Werfenweng «Mobilité douce - tourisme sans voiture»
Zederhaus : pas encore la fin du trafic de transit
18 Population et culture : implication nécessaire des acteurs concernés
Protocole «Eau» reporté
19 CIPRA-International adopte une résolution sur les championnats du monde de ski 2005 en Valteline/I
Lancement du projet Interreg IIIB Dynalp
La CI Ville des Alpes de l'Année mandate
CIPRA-International assumer pour son secrétariat
20 Changement à la tête de CIPRA-Tyrol du Sud
Académie d'été de la CIPRA 2004 : plus de pratique

Des expert-e-s des milieux politiques et scientifiques ainsi que des représentant-e-s d'organisations non gouvernementales et d'initiatives populaires se sont intéressés à la problématique du transit à l'occasion de la conférence annuelle 2003 de la CIPRA, qui s'est tenue à Salzburg/A. Après le discours de Norbert Weixlbaumer, qui a ouvert la conférence en qualité de président de CIPRA-Autriche, vous trouverez aux pages suivantes le résumé de quelques autres exposés. La totalité des contributions sera publiée prochainement dans leur version intégrale.

La voie est libre pour la Convention alpine ?!...



© CIPRA

Norbert Weixlbaumer, président de CIPRA-Autriche, a prononcé le discours d'inauguration.

... Tel est le titre de cette conférence, empruntant délibérément la forme interrogative. Il évoque la large phalange des acteurs de la Convention alpine tout en s'adressant plus particulièrement à ceux qui n'ont pas encore apporté leur contribution à sa ratification et à son implémentation.

Si l'on ne dépensait, pour donner vie à la Convention alpine, que la moitié de l'énergie consacrée sur le plan politique à la promotion d'un trafic routier suicidaire, on n'aurait pas besoin d'un point d'interrogation dans le titre de cette conférence. Ce serait simplement un appel engagé et joyeux ! La nécessité d'une Convention alpine s'est imposée face à des transports déréglementés, non-durables, compris comme le fondement de la globalisation, et subventionnés par l'ensemble de la collectivité. Et maintenant ce sont les transports qui font obstacle à la Convention alpine à l'échelon politique de l'UE et des Etats qui retardent sa ratification et son implémentation. Les transports sont - si vous me permettez cette métaphore - le moteur de la Convention alpine. Nous avons choisi de consacrer cette conférence à la problématique des transports, à leur importance et à leur avenir, car nous estimons que ce thème est représentatif de tous les protocoles.

La voie est libre pour la Convention alpine et les transports ? Avec cet objectif ambivalent sur le plan sociopolitique, la Convention alpine se trouve face à une nouvelle épreuve, au beau milieu de la phase décisive de l'implémentation. Les positions semblent sans issue : d'un côté, les processus de globalisation ne permettent pas d'adopter des transports durables dans le contexte actuel. D'un autre côté, une Convention sans durabilité effectivement réglementée (puisque pas encore implémentée) et vécue ne peut atteindre son but intégratif de politique orientée vers l'avenir. Il faut donc réclamer avec insistance la mise en œuvre de la Convention alpine, afin que nous disposions d'un cadre de référence pour la politique alpine de demain.

Quelle conduite voulons-nous adopter ? Aller libre-

ment vers une stratégie de durabilité novatrice, qui laisserait de la place aux multiples populations de l'espace alpin ou privilégier une euphorie passagère, ce qui reviendrait à un suicide collectif à plus ou moins longue échéance.

Cette conférence entend susciter une confrontation provocatrice avec ces contradictions, qui font actuellement de la Convention alpine un sujet brûlant surtout sur le plan interrégional : peut-on mettre en application le principe de durabilité en allant au-delà des professions de foi ? Des organisations gouvernementales, des groupes issus de la société civile, des milieux spécialisés et de simples particuliers apporteront leur contribution à ce débat. Ils présenteront des idées novatrices et donneront un éclairage détaillé sur le contexte légal et le protocole « Transports » de la Convention alpine. Nous devons débattre de l'avenir du trafic de transit et des transports intra-alpins sur le plan international et local. Les questions des personnes directement concernées par une politique des transports non-durable sont d'une importance cruciale. Partir est-il une option ? L'émigration est-elle l'ultime solution, entre le désespoir, l'audace et la fuite ? Dans sa seconde partie consacrée à la visite de lieux particulièrement concernés par la problématique des transports, cette conférence se frottera à des réalités concrètes sur ce thème. La question transfrontalière des transports et de la Convention alpine sera au cœur des débats.

Norbert Weixlbaumer, président de CIPRA-Autriche



© CIPRA

Ouverture de la Conférence annuelle devant plus de 120 participants.

Comparaison entre le protocole «Transports» et le Livre blanc de l'UE

Pour l'Autriche, il importe vraiment que l'UE fasse siennes les dispositions de la Convention alpine et de ses protocoles d'application et participe activement à sa mise en oeuvre. Cet objectif n'a rien d'irréaliste, comme le montre une comparaison du protocole «Transports» et du Livre blanc de la politique européenne des transports.

Objectifs

L'objectif principal du protocole «Transports» consiste à réduire les nuisances et les risques causés par le trafic, de façon à le rendre supportable pour les êtres humains, la faune et la flore. Ce but concorde avec la principale directive du Livre blanc de l'UE, qui considère que le trafic doit adopter une « évolution supportable sur la durée ». Ce qui ressort de ces deux documents, c'est donc la conscience que l'évolution future des transports ne doit plus constituer une menace.

Stratégies de mise en œuvre

Le protocole «Transports» et le Livre blanc s'accordent aussi sur la nécessité d'une approche globale. Les mesures d'amélioration des transports ferroviaires - et

surtout des transports combinés - par l'aménagement d'infrastructures complémentaires, doivent aller de pair avec des mesures tarifaires dans le domaine des transports routiers, en vue d'introduire la vérité des coûts.

Construction de nouveaux axes de transport

Même dans le seul domaine où le protocole «Transports» va plus loin que le Livre blanc de l'UE, à savoir le renoncement à la construction de nouvelles routes à haut débit pour le trafic transalpin, le protocole «Transports» n'est pas en contradiction avec la politique de l'UE, car les directives des RTE ne prévoient pas non plus de nouveaux axes.

Une mise en œuvre conjointe par l'UE et les États alpins de la politique des transports de l'UE - telle qu'elle est définie dans le Livre blanc - et du protocole «Transports» de la Convention alpine, représenterait un grand progrès.

Erwin Kastberger, Ministère autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie



Erwin Kastberger souhaite une plus forte participation de l'UE au processus de mise en œuvre.

Stade d'implémentation juridique de la Convention alpine et de ses protocoles d'application

état au 1er décembre 2003 (date de dépôt et d'entrée en vigueur sur www.cipra.org)

		A	CH	D	F	FL	I	MC	Slo	EU
Convention cadre	Ratification	08.02.94	28.01.99	05.12.94	15.01.96	28.07.94	14.10.99	22.12.98	22.03.95	26.02.96
Protocoles :										
Transports	Signature	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	06.08.02	
	Ratification	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Aménagement du territoire et développement durable	Signature	31.10.00	16.10.98	20.12.94	20.12.94	16.10.98	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratification	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Agriculture de montagne	Signature	31.10.00	16.10.98	20.12.94	20.12.94	16.10.98	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratification	10.07.02		12.07.02	15.11.02	18.04.02			28.11.03	
Protection nature et entretien paysages	Signature	31.10.00	16.10.98	20.12.94	20.12.94	16.10.98	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratification	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Forêts de montagne	Signature	31.10.00	16.10.98	27.02.96	27.02.96	16.10.98	27.02.96	27.02.96	27.02.96	27.02.96
	Ratification	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Tourisme	Signature	31.10.00	16.10.98	16.10.98	02.12.98	16.10.98	08.02.01	16.10.98	16.10.98	
	Ratification	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Protection des sols	Signature	31.10.00	16.10.98	16.10.98	02.12.98	16.10.98	31.10.00	16.10.98	16.10.98	
	Ratification	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Energie	Signature	31.10.00	31.10.00	16.10.98	02.12.98	08.04.02	08.02.01		16.10.98	
	Ratification	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Règlement des différents	Signature	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	06.08.02	
	Ratification	10.07.02		12.07.02	15.11.02	18.04.02			28.11.03	
Protocole de Monaco	Signature	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratification	08.07.97	28.01.99	22.12.98	13.04.95	16.03.95		26.01.95	22.05.95	14.01.98

L'implémentation du protocole «Transports» - Un chemin semé d'embûches



© CIPRA

Selon Gerold Glantschnig, la Convention alpine constitue un élément essentiel pour résoudre les problèmes de trafic.

Le but de la Convention alpine est de concilier les intérêts écologiques et économiques par des mesures sectorielles et intersectorielles. La difficulté de cette tâche est particulièrement manifeste dans le domaine des transports, car on voit apparaître des divergences d'intérêts considérables entre la population alpine et extra-alpine. Au cours de l'élaboration du protocole «Transports», les objectifs définis dans la convention cadre ont donné lieu à des divergences majeures quant à leur compréhension par les différents Etats alpins. En vue de réduire les nuisances liées au trafic, l'Autriche est allée jusqu'à interdire les nouvelles routes de transit à travers les Alpes. Cependant, d'autres parties contractantes, comme la Suisse, ne souhaitant pas prendre des mesures d'une telle envergure, les

initiatives pour réduire le trafic dans les Alpes furent gelées. Entre-temps, le protocole «Transports» a toutefois pu être signé. Il ne se limite pas seulement à interdire les nouveaux axes de transit mais cherche aussi à réduire les nuisances le long des routes de transit existantes. Afin d'obtenir une réduction des nuisances, la Convention alpine envisage aussi la possibilité d'émettre d'autres règlements nationaux, pour autant qu'ils soient compatibles avec le principe de la libre circulation des marchandises. La Convention alpine constitue donc un élément important dans la mosaïque des efforts entrepris pour limiter les nuisances causées par le trafic de transit dans les Alpes.

Gerold Glantschnig, Service du gouvernement du land de Carinthie (Autriche)

Projet de Directive sur l'infrastructure de l'UE

Réd. Le 29 août 2003, la Commission de l'UE a présenté une proposition de modification de la «Directive sur les eurovignettes», qui date de 1999. Le but de cette nouvelle directive serait d'introduire une taxe sur les poids lourds liée aux kilomètres parcourus, afin d'internaliser les coûts environnementaux. Toutefois, le projet de directive ne répond pas à cette exigence dans sa version actuelle, car il ne tient pas compte, ou insuffisamment, de facteurs essentiels. Les points suivants sont particulièrement critiquables :

Domaine d'application :

La directive ne serait appliquée que sur les routes des Réseaux transeuropéens (RTE). Les autres routes ne sont concernées que si la Commission de l'UE en fait la demande. Des vallées entières et de nombreux cols des Alpes n'entrent précisément pas dans cette catégorie, ce qui rendrait difficile, voire impossible, le prélèvement d'une taxe dans ces régions, qui ont déjà beaucoup à souffrir du trafic.

Prise en compte des coûts externes :

Seuls les frais de construction, d'entretien et d'extension du réseau de voies de communication concerné, les frais d'infrastructures entraînés par les mesures de réduction des nuisances sonores ainsi que les coûts de certains accidents sont pris en compte dans le calcul du montant de la taxe. La prise en compte des coûts environnementaux, sanitaires et immobiliers n'est pas prévue. On ne peut donc pas parler d'une totale vérité des coûts.

Utilisation des recettes :

La directive prévoit d'utiliser la quasi-totalité des recettes pour l'entretien et pour le «développement équilibré» des voies de communication concernées. Le financement de mesures de prévention et de réparation des coûts sanitaires et environnementaux causés par le trafic ainsi que la promotion des transports ferroviaires ne sont pas prévus.

La position de CIPRA-International sur la nouvelle Directive sur l'infrastructure figure sous www.cipra.org, rubrique «CIPRA Positionen» (d).

Vous trouverez le projet de directive sous :

www.europa.eu.int/eur-lex/de/com/availability/de_availability_number_2003_09.html

Le coût de l'impact du trafic sur la santé et l'environnement doit être imputé aux responsables !



© CIPRA

Le protocole «Transports», manuel d'une politique des transports moderne dans les Alpes

Le protocole «Transports» de la Convention alpine représente un instrument précieux pour la planification de la mobilité sur le plan communal, régional, national et européen. Il constitue un critère pour l'évaluation de mesures dans le domaine des transports, de l'habitat, du développement touristique et, d'une manière générale, du développement économique d'une région. Bien que conçu pour l'espace alpin, le protocole «Transports» a une portée plus générale. Grâce à sa sensibilité écologique particulière, l'espace alpin peut jouer un rôle de précurseur pour l'ensemble de l'Europe.

Le protocole «Transports» est plus qu'un mode d'emploi : il définit des exigences très précises, auxquelles les parties contractantes ne peuvent se dérober.

Il n'offre pas de solutions toutes faites à tous les problèmes, mais donne un cadre à l'intérieur duquel on doit s'efforcer de réduire les nuisances et les risques causés par le trafic. Certaines options ne sont plus envisageables : par exemple, on ne peut plus maîtriser le trafic transalpin en construisant de nouvelles routes à grand débit. Cela exclut les solutions banales et contraint à trouver de nouvelles approches, plus complexes, reposant sur une analyse précise des interactions entre l'ensemble des acteurs concernés.

Il est donc particulièrement important que les parties contractantes se soient engagées à rendre compte régulièrement des mesures prises et de leur efficacité et à introduire des objectifs de qualité environnementale, des normes et des indicateurs. Il faut jouer franc jeu ; aucun pays ne va pouvoir enjoliver ou cacher sa situation. Mais, plus important : la population est informée de la qualité de son environnement et de

l'effet des mesures prises. Si ces dispositions étaient aussi introduites sur le plan régional et communal (comme le prévoit l'art. 3), on pourrait enfin procéder à une planification sérieuse de l'espace et de la mobilité, basée sur des données fiables. Chaque maire et représentant politique régional pourrait se servir du protocole «Transports» comme d'un schéma directeur pour des mesures de portée locale.

Grâce aux organisations de protection de l'environnement, nous disposons aujourd'hui de deux importants traités internationaux (le protocole «Transports» de la Convention alpine et le Protocole de Kyoto), dont l'application cohérente amènerait un net revirement de notre politique des transports.

Pour être réalistes, nous devons malheureusement admettre que cette application ne progressera guère sans une énorme pression des organisations de protection de l'environnement. Et ceci, malgré l'engagement formel des États.

Helmuth Moroder, vice-président de CIPRA-International



Helmut Moroder : «Le protocole «Transports», un excellent outil pour la planification de la mobilité !»

Seuls quelques articles du «protocole Transports» traitant de mesures techniques doivent être appliqués sur le plan national. Il s'agit de l'article 10 «Transports ferroviaires et fluvio-maritimes», de l'article 11, «Transports routiers» (al. 1 «Les parties contractantes s'abstiennent de construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin»), de l'article 14 «Coûts réels» et, en partie, de l'article 12 «Transports aériens».

Tous les autres articles en rapport avec des activités de mise en œuvre peuvent être directement appliqués sur le plan régional et communal.

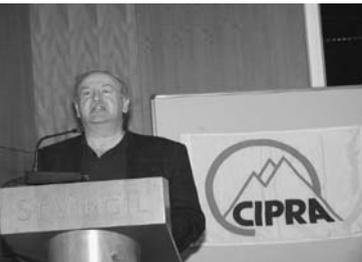
Les textes des protocoles figurent sur le site www.cipra.org (rubrique : «Convention alpine»)

Le protocole «Transports» devrait aussi être un thème prioritaire sur le plan communal



La mise en œuvre de la Convention alpine du point de vue des ONG

Assurer l'évolution de la Convention alpine s'apparente à un travail de Sisyphe. A peine a-t-on franchi un obstacle qu'un autre apparaît. Nous nous trouvons maintenant face à la tâche la plus difficile : la mise en œuvre.



Peter Hasslacher demande que les dispositions des protocoles soient appliquées au niveau des autorités.

Il n'est pas souhaitable que la mise en œuvre se fasse à des rythmes trop différents dans les pays alpins et encore moins que certaines parties contractantes viennent à s'opposer au processus de ratification des protocoles d'application. Tous les protocoles sont en vigueur en Allemagne, au Liechtenstein et en Autriche et une partie d'entre eux en France et à Monaco. En Slovénie, ils viennent tous d'être soumis au Parlement pour ratification. En Suisse et en Italie, par contre, il est difficile de dire quand les protocoles seront ratifiés - s'ils doivent l'être - et s'ils le seront dans leur totalité.

Un engagement des ONG toujours nécessaire

De nouveaux retards dans la ratification risqueraient d'inciter les Etats «précurseurs» à modérer leur zèle voire même à renoncer à la Convention alpine, pour ne pas avoir à subir d'éventuels inconvénients et distorsions de la concurrence. C'est pourquoi il incombe aux ONG, et particulièrement à celles qui ont un statut d'observateur auprès de la Convention alpine, d'intervenir vigoureusement auprès des pays qui n'ont pas encore ratifié les protocoles.

On se trouvera face à une situation critique si les attentes placées dans la Convention alpine sont déçues. Il faut à tout prix éviter que les ONG alpines ne relâchent leur engagement en faveur de la Convention alpine. Elles ont des comptes à rendre à leurs membres ! La Convention alpine constitue aujourd'hui l'une des rares possibilités d'amorcer un changement de direction dans l'espace alpin.

Fixer des priorités dans la mise en œuvre !

Du point de vue des ONG, il est maintenant nécessaire que les parties contractantes s'accordent le plus rapidement possible sur des objectifs concrets de mise en œuvre. Les efforts, revendications et impulsions dans ce sens se succèdent depuis des années. Qu'on se souvienne de la proposition de la CIPRA en faveur d'un «plan d'action pour la mise en œuvre de la Convention alpine», qui a débouché sur les principes de

mise en œuvre adoptés lors de la VIème Conférence alpine en 2000. Il s'agit maintenant de définir un plan de travail sur plusieurs années, qui donnera une structure aux différentes opinions des parties contractantes et sera consacré à des thèmes bien précis.

Mais l'établissement d'un plan de travail, la définition de priorités dans l'application de la Convention et la poursuite des activités en cours ne doivent pas faire oublier que les dispositions des protocoles doivent maintenant être mises en œuvre dans les Etats où ils sont en vigueur. Ce travail sera confié aux organes d'exécution et aux autorités chargées de les appliquer, en adaptant au besoin les législations nationales. Les dispositions des protocoles peuvent également servir pour argumenter, concevoir, motiver dans le cadre de programmes, plans, etc.

Passer à l'essentiel

Pour la première fois, des observateurs comme la CIPRA ou le CAA (Club Arc Alpin) ont la possibilité de participer à une commission de contrôle traitant de cas de non-respect supposé des protocoles. Tant les ONG que les parties contractantes doivent se préparer et s'organiser pour cette implémentation légale des protocoles d'application de la Convention alpine.

Nous n'avons plus le temps d'ergoter sur des éléments annexes. Il est temps de passer à l'action, pour que la Convention alpine puisse répondre à cet objectif ambitieux : trouver un équilibre entre l'économie, les besoins sociaux et l'écologie dans une partie représentative de l'Europe, l'espace alpin.

Peter Hasslacher, directeur du département Aménagement du territoire et protection de la nature au Club alpin autrichien, Innsbruck



Une rapide mise en œuvre du protocole «Transports» représente le seul espoir pour de nombreuses vallées.

Résolution de la CIPRA sur la mise en œuvre du protocole «Transports»

Adoptée par l'assemblée des délégués de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA), le 23 octobre 2003 à Salzburg/Autriche

La Convention alpine, signée le 7 novembre 1991, se donne pour but „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“ (art. 2 al. 2, lit. j).

Nous, représentantes et représentants de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA), une organisation faitière non-gouvernementale, représentant plus de 100 organisations et institutions de sept pays alpins, nous nous sommes engagés pendant plus d'une décennie pour la réalisation d'un protocole "Transports" de la Convention alpine qui apporte un plus à la population de l'espace alpin. Le protocole "Transports" a été signé le 31 octobre 2000 à la 6ème Conférence alpine de Lucerne/Suisse et il est entré en vigueur deux ans plus tard après avoir été ratifié par le Liechtenstein, l'Allemagne et l'Autriche.

Nous attendons maintenant des parties contractantes de la Convention alpine et de l'UE qui n'ont pas encore signé le protocole „Transports“, qu'elles ratifient rapidement ce dernier et nous demandons surtout aux Etats d'entreprendre sans tarder la mise en œuvre de cette Convention primordiale pour l'espace alpin.

Nous demandons que des mesures appropriées soient

Le Bureau de la CIPRA

Andreas Weissen
président

Helmuth Moroder
1^{er} vice-président

Katharina Lins
2^{ème} vice-présidente

Josef Biedermann
trésorier

prises resp. favorisées afin de réduire les nuisances sous forme de bruit et d'émissions polluantes pour la population vivant le long des voies de communication à grand débit dans les Alpes et des voies de transit à travers les Alpes (rail et route). Il convient de donner la priorité au rail dans la planification et de poursuivre cet objectif avec cohérence. En outre, nous demandons notamment que soit prise en compte la vérité des coûts dans le trafic routier, par des mesures adéquates. L'introduction d'une Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) dans tous les pays alpins représente déjà une mesure rapide et efficace dans ce sens. D'ici là, il est déjà possible de prélever une taxe sur tous les grands axes de transport qui ne sont pas encore soumis à la RPLP.

Le principe de la vérité des coûts doit s'appliquer au trafic de transit mais aussi au trafic interalpin, et non seulement aux poids lourds mais aussi au trafic privé. Le protocole "Transports" offre les bases d'une procédure uniforme et coordonnée.

C'est pourquoi nous demandons aux parties contractantes de la Convention alpine de prendre ensemble ces mesures, de recueillir ensemble des données sur l'état des Alpes et notamment sur le thème des transports et de contrôler en continu l'efficacité des mesures prises au moyen d'un monitoring commun.

© CIPRA



Les représentante-e-s de la CIPRA adoptent la résolution en faveur de la mise en œuvre du protocole « Transports ».

La résolution sur les transports a été rendue publique lors d'une conférence de presse, le 23 octobre 2003 à Salzburg.

Les autres résolutions et positions de la CIPRA figurent sur le site www.cipra.org (rubrique : «Positions de la CIPRA»)

La mise en œuvre de la Convention alpine sous l'angle juridique

La mise en œuvre de la Convention alpine (CA) signifie la concrétisation de la Convention et de ses protocoles sur le plan national, régional et local, au travers de son application et de son interprétation par les autorités et les tribunaux nationaux et de l'adaptation des dispositions juridiques nationales au moyen de mesures législatives. Trois différents niveaux sont concernés par la mise en œuvre juridique de la CA : le droit international public, le droit européen et le droit national.



© CIPRA

Werner Schroeder souhaite que les autorités et les tribunaux s'intéressent de plus près à la Convention alpine.

Règles de droit public international concernant la mise en œuvre de la Convention

La CA est un traité contraignant de droit public international, qui n'implique toutefois que des engagements généraux. La détermination de droits et de devoirs concrets sur le plan du droit public international est abandonnée aux protocoles qui constituent des conventions indépendantes.

Les dispositions des protocoles ne sont directement applicables que lorsqu'elles sont clairement définies. Si les protocoles ne comprennent, par exemple, qu'un engagement à «prendre en compte» les critères de protection de l'environnement dans le cadre de la politique nationale, ils ne sont alors pas directement applicables, tout comme la CA.

Effet de la Convention alpine sur le droit autrichien

La CA et ses protocoles ont été repris dans le droit autrichien au titre de simples lois fédérales, conformément à l'art. 50 de la B-VG. Cependant, la CA a été modifiée par une «condition d'exécution», qui stipule clairement qu'elle doit être exécutée par la promulgation de lois et que son application par les tribunaux et les autorités est exclue. Néanmoins, elle fait partie intégrante du droit autrichien et doit donc être prise en compte dans le cadre de processus de pesée des intérêts. Par contre, les protocoles ont été inclus sans réserve dans la législation, ce qui laisse supposer qu'ils sont immédiatement applicables. Les conflits entre les protocoles et les lois autrichiennes seront résolus selon les principes généralement en vigueur (la disposition la plus spécifique prime sur la plus générale, la plus récente sur la plus ancienne, etc.).

Problèmes de mise en œuvre de la Convention alpine sur le plan du droit européen

La Communauté européenne a signé la Convention cadre et trois protocoles, mais n'a ratifié aucun protocole.

Si le Conseil décide de l'adoption de la CA et de ses protocoles, ceux-ci deviendront contraignants pour les organes de la CE et pour les Etats membres au titre d'«accords communautaires».

Cependant la CA déploie déjà des effets sur la législation communautaire : elle peut être prise en compte pour peser les intérêts contradictoires de la protection de l'environnement et de la libre circulation des marchandises, comme dans la querelle portant sur la responsabilité de la République d'Autriche dans le blocage du Brenner.

Exemples de prise en compte des protocoles dans l'application du droit autrichien

La construction d'un téléphérique dans le Zillertal a été refusée par l'autorité compétente de protection de l'environnement, qui s'est référée à l'art. 14 al. 1 du Protocole «Protection des sols». L'aménagement de pistes de ski dans des forêts protectrices ne doit être autorisé que dans des «cas exceptionnels» et moyennant la réalisation de mesures de compensation ; aucune autorisation ne peut être délivrée dans les «régions fragiles». Cette directive pourrait même être appliquée telle quelle et avoir force de loi. Les autorités tyroliennes s'en inspirent du moins pour jeter un éclairage sur le droit national de l'environnement (par ex. pour tout ce qui recouvre les «intérêts de la protection de l'environnement» selon le § 27 de la Loi tyrolienne sur la protection de la nature).

En juin 2003, la demande d'une entreprise de remontées mécaniques, d'amener des skieurs avec des dameuses dans une vallée de la Silvretta, a été rejetée avec le même argument par l'autorité de protection de l'environnement en 2ème instance, en référence à l'art. 6 al. 3 du protocole «Tourisme».

Conclusion

Certains esprits critiques craignent que les protocoles puissent donner lieu à tellement d'interprétations que n'importe quelle mesure nationale soit susceptible de contrevenir à une disposition de la CA. Il incombe aux autorités et aux tribunaux d'étudier au plus près la CA afin d'éviter ce genre de problèmes.

Werner Schroeder, Université d'Innsbruck, Autriche



© CIPRA

La Convention alpine sera mise en œuvre si les autorités appliquent directement ses dispositions !

Mise en oeuvre de la Convention alpine : un défi international

Par définition, la mise en œuvre de la Convention alpine est internationale. Les défis qui paraissent les plus marquants et les plus urgents à relever sont les suivants :

Tout d'abord la ratification des protocoles. Les Parties contractantes qui n'ont pas encore ratifié, sont dans cette situation pour des questions de fond (Italie, Suisse, Union européenne) ou pour des questions de calendrier parlementaire (la France notamment). Le rôle du secrétariat est d'être au service de la Présidence de la Conférence alpine et des Parties, pour, si elles le souhaitent, leur apporter son appui dans les démarches qu'ils voudraient entreprendre en ce sens.

Le deuxième défi est celui de la communication : pour accélérer les processus de ratification, il est nécessaire de faire connaître la Convention auprès des acteurs. Il est vrai que ce terrain de l'information du public a largement été déserté : il faut y revenir en force et rapidement faire lever des volontés qui n'attendent que ce signal pour agir.

Le troisième défi est celui de donner une vision à long terme de l'action des instances exécutives de la Convention. Le programme pluriannuel de travail du Comité permanent est une démarche importante dans ce sens. Bien qu'il fixe des priorités, il prend en compte les différents domaines d'application de la

Convention.

Le quatrième défi est celui de la coopération transfrontalière. La Convention alpine compte au nombre de ses observateurs différentes organisations de coopération transfrontalière. Le Comité permanent, soucieux de contribuer à la mise en œuvre du Protocole «Protection de la nature et entretien des paysages» a demandé au Réseau alpin des Espaces protégés de mettre son savoir faire au service de la diversité biologique et de lui faire des propositions pour garantir la conservation durable de cette diversité.

Le cinquième enfin, est celui des partenariats internationaux pour le développement durable des autres régions de montagne du monde. Lors de la 7ème Conférence alpine, les ministres ont approuvé une déclaration par laquelle ils s'engageaient à échanger leurs expériences à la faveur d'un «Partenariat international pour le développement durable des régions de montagne» qui avait été décidé au sommet mondial du développement durable de Johannesburg et prolongé au cours du sommet global des montagnes à Bishek.

Noël Lebel

Secrétaire général a.i de la Convention alpine



Noël Lebel voit cinq domaines d'activité prioritaires pour la mise en œuvre de la Convention alpine.

Le groupe de travail «Transports»

Sur mandat de la Conférence alpine, le comité permanent a créé un groupe de travail (GT transports) présidé par la France afin de suivre la mise en œuvre du protocole « Transports » de la Convention alpine.

En 2002 à Merano, le GT transports a reçu de la Conférence alpine le mandat de se consacrer au diagnostic et au recueil d'informations, notamment sur les mesures mises en œuvre par les Etats pour répondre aux objectifs du protocole. La création d'une plateforme commune d'information pour les transports dans les Alpes sera recherchée dans le cadre du système d'observation et d'information sur les Alpes (SOIA).

- En octobre 2003, le comité permanent a validé les priorités du GT « Transports » pour 2004-2005: Réaliser une synthèse des données existantes sur le trafic alpin, ses impacts sur la durabilité et son évolu-

tion à long terme.

- Pour le fonctionnement général du système de transports dans les Alpes, trois priorités ont été définies : les déplacements intra-alpins et la desserte des stations, les services de fret ferroviaire accompagné ou non, les grands corridors ferroviaires à travers les Alpes.

- Une étroite collaboration avec le groupe de travail «Objectifs de qualité environnementale» doit garantir une approche adéquate des indicateurs sur les transports, qui représentent près du tiers des indicateurs.

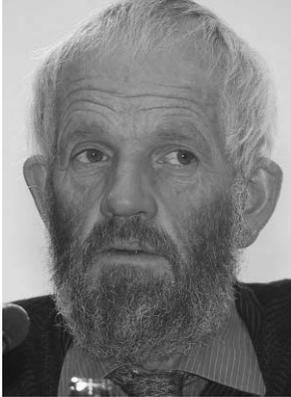
- Le thème du coût des transports dans les Alpes fera l'objet d'un cahier des charges spécifique.

Marie-Line Meaux, secrétaire générale de la mission des Alpes au ministère français chargé des transports, présidente du groupe «Transports» de la Convention alpine.



Marie-Line Meaux présente le plan de travail du GT Transports.

L'avenir du trafic de marchandise à travers les Alpes vu par la Suisse



© CIPRA

Ueli Balmer est catégorique : il ne peut y avoir de solutions «insulaires» en politique des transports.

Avec l'adoption de l'Initiative populaire pour la protection des Alpes face au trafic de transit, le peuple suisse a donné un signe clair. Le nombre de passages de poids lourds transportant des marchandises à travers les Alpes suisses doit maintenant être réduit à 650'000 par année, soit la moitié des chiffres actuels. Parallèlement, tout agrandissement ou toute construction de nouvelles routes de transit à travers les Alpes est maintenant interdit. Cette disposition est plus restrictive que celles figurant à l'art. 11 du protocole «Transports».

Priorité au transfert du trafic sur le rail

Suite à l'adoption de l'Initiative pour la protection des Alpes et à d'autres décisions populaires, la Suisse a développé une politique spécifique du transport des marchandises. Ses objectifs doivent être atteints par un transfert de ce trafic sur le rail, au moyen d'incitations appropriées et sans mesures de contrainte.

La politique de transfert repose pour l'essentiel sur trois piliers : le redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), le développement de l'infrastructure ferroviaire, la réforme du rail. Une série de mesures d'accompagnement ont également été décidées : contrôles des poids lourds, subventions allouées par la Confédération pour réduire le prix du sillon, etc. Bien qu'essentiellement destinées au trafic de transit, les mesures prises influent sur tout le transport des marchandises en Suisse. La RPLP est ent-

rée en vigueur le 1er janvier 2001 ; la réforme du rail est mise en oeuvre progressivement ; le premier des deux tunnels de base sera probablement inauguré en 2007.

Objectif partiel atteint ; objectif final toujours en vue

Suite aux mesures prises, et du fait aussi de la conjoncture actuelle, le volume du transport de marchandises à travers les Alpes s'est stabilisé. Le premier objectif fixé a ainsi été atteint. Ces mesures ont eu des impacts encore plus marqués sur l'ensemble des transports suisses, où on a pu constater une nette baisse des kilomètres parcourus. Ce fait s'explique principalement par une augmentation de l'efficacité dans le secteur des transports routiers, les prestations de transport du rail étant restées pratiquement constantes.

Avec l'augmentation prévue de la RPLP en 2005 et l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, on disposera de meilleures conditions pour un transfert accru sur le rail. Sans une nette amélioration de la qualité de l'offre ferroviaire dans les transports internationaux (mot clef : fiabilité), l'objectif ambitieux d'une réduction de moitié du trafic routier de marchandises sur les axes de transit ne pourrait guère être atteint.

Ueli Balmer, Office fédéral du développement territorial, Suisse



© E. Coslado

La France et le protocole transports, où en est-on?

Aujourd'hui, force est de constater qu'en France le protocole transport de la convention alpine n'a pas vraiment de réalité. Pourquoi ? Parce qu'en France, la part du trafic routier pour le passage des Alpes atteint des sommets : 78% pour la route et 22% pour le rail (Autriche: 72% route / 28% rail; Suisse: 30% route / 70% rail). Les projets de routes à grand débit sont loin d'être remis en cause. Par exemple, l'autoroute A51 qui relie Grenoble à Sisteron a pour objectif de délester le couloir à camion qu'est la Vallée du Rhône. Le projet ferroviaire Lyon-Turin, seul élément soutenable

de la politique française des transports dans les Alpes, est basé sur le dogme de l'augmentation du transport de fret. Lorsque celui-ci rentrera en fonction dans 20 ans, il y aura toujours autant de trafic routier de marchandise sur les passages alpins français. En conséquence, les objectifs d'amélioration de la qualité de vie et de protection des écosystèmes fixés par le protocole transport ne seront pas atteints.

Elsa Coslado, France Nature Environnement

Mise en œuvre du protocole «Transports» en Autriche

Le Comité National Autrichien (Österreichische Nationale Komitee), un organe composé de représentants des ministères, des länder, des ONG et des partenaires sociaux, élabore actuellement un catalogue de mise en œuvre pour les huit protocoles d'application de la Convention alpine. Les premiers projets de mise en application ont déjà été lancés pour le domaine des transports.

Il s'agit d'une part de l'étude internationale de cas présentée par l'OCDE, intitulée «Environmentally Sustainable Transport - EST». Pour la première fois, on est parti de l'objectif souhaité : des transports durables et éco-compatibles à l'horizon 2030. Cette vision d'avenir est présentée au moyen de critères comme la protection du climat, la qualité de l'air, le bruit et l'utilisation de l'espace. Dans un deuxième temps, on analyse les stratégies et les mesures à prendre pour atteindre cet objectif ainsi que leurs effets économiques et sociaux. Les conclusions de cette étude mon-

trient qu'on pourrait aboutir à long terme à des transports durables et éco-compatibles en intervenant au niveau de la demande et en combinant différentes mesures, en particulier dans les domaines des nouvelles technologies et de la gestion de la mobilité.

Par ailleurs, le projet «Mobilité douce - tourisme sans voiture», est en cours de réalisation depuis 1998, en collaboration avec le Ministère des transports, de l'innovation et de la technologie et le Ministère de l'économie et du travail, le land de Salzbourg et les communes pilotes de Werfenweng et de Bad Hofgastein. Ce projet se fixe des objectifs sur le plan de l'environnement, des transports, du tourisme, de la technologie et de la politique régionale et montre des pistes intéressantes et durables pour le tourisme autrichien.

Ewald Galle, Ministère de l'agriculture et des forêts, de l'environnement et des eaux, Autriche



Ewald Galle rend compte des premiers projets de mise en œuvre lancés en Autriche.

Le protocole «Transports» vu par l'Allemagne

Le but de la politique des transports est d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises, dans le respect de l'environnement. Il convient d'en aménager les conditions cadres de façon à associer un maximum d'activités avec le moins de transports possible. Cela implique d'une part une réduction générale du trafic et d'autre part un transfert du trafic de la route vers le rail et vers le transport fluvial.

Comment l'Allemagne met-elle en œuvre le protocole «Transports» de la Convention alpine ? Nous allons d'abord collaborer avec les pays voisins dans le cadre d'accords internationaux, impliquant le respect d'importants engagements financiers. Dans le cadre du «Plan d'action Brenner 2005», les ministres autrichien, italien et allemand des transports se sont ainsi accordés sur un programme visant une augmentation d'au moins 50% du volume de trafic combiné sur l'axe du Brenner, d'ici à 2005. Un accord similaire

a été passé entre l'Allemagne et la Suisse, dans le cadre des NLFA. L'Allemagne garantira ici la mise à disposition de lignes d'accès présentant une capacité suffisante.

En outre, l'Allemagne participe au projet Interreg III B «Alp-Rail», qui envisage les transports à travers les Alpes comme la mise en réseau d'espaces d'activités. Elle a adopté une déclaration commune pour le transfert des marchandises sur le rail, qui s'impose, ne serait-ce que sous l'angle de la sécurité dans les tunnels. Elle participe également à un «Memorandum of Understanding» avec l'Italie, la Suisse et les Pays-Bas pour le développement d'offres ferroviaires concurrentielles pour l'axe ferroviaire Pays-Bas - Région de la Ruhr, direction Italie en passant par la Suisse.

Ernst A. Marburger, Ministère allemand des transports, de la construction et de l'habitat



Ernst Marburger : «Nous allons d'abord apporter notre collaboration dans le cadre de conventions internationales.»

«Alpes 2005» - Un concept de mobilité néerlandais



© CIPRA

Partir en vacances, en train...

Plus de deux millions de Néerlandais se rendent chaque année dans les Alpes, et presque 80% d'entre eux en voiture. Il ne va pas encore de soi de passer des vacances «écologiques». La plate-forme néerlandaise Alpes (NAP) a été créée afin de motiver les Néerlandais à adopter un comportement durable dans le cadre de leurs vacances et de réduire ainsi l'impact écologique de leurs déplacements.

La NAP - qui regroupe quatre organisations néerlandaises (Association touristique, Fédération de ski, Fédération des sports de montagne et Groupe Environnement Alpes) - réalise une campagne d'information depuis le début des années 90. Le travail de la NAP se concentre actuellement sur les voyageurs. Avec le projet «Alpes 2005», il est prévu de développer et de proposer au consommateur un ensemble d'offres touristiques écologiques et durables dans les

Alpes. La totalité de la chaîne touristique, tant aux Pays-Bas que dans chaque pays de destination, est intégrée dans ce projet.

«Alpes 2005» comprend aussi d'autres projets : «Alpes on line» - une banque de données inventariant des informations d'ordre écologique sur les destinations de vacances, les possibilités de logement et d'activités dans les Alpes - et «New mobility international», qui devrait rendre l'offre en transports publics plus attractive pour les touristes néerlandais. Par ailleurs, la NAP travaille, d'entente avec des voyageurs, à composer des «arrangements verts». Deux importants voyageurs néerlandais proposent déjà des «arrangements verts» pour l'été prochain.

Joop Spijker, président du Groupe néerlandais Environnement Alpes (NMG)

«Bodan-Rail 2020»: mise en réseau du trafic voyageurs ferroviaire sur le plan régional

«Bodan-Rail 2020» est un concept pour le trafic voyageurs ferroviaire posant les bases d'une planification internationale des transports dans la région du lac de Constance, qui compte 4,5 mio. d'habitants. Ce concept comprend également une classification détaillée des mesures permettant d'améliorer les offres de transport dans le trafic voyageurs ferroviaire. Ce projet a été réalisé dans le cadre d'Interreg II.

Pour la première fois, ce projet considère la région du lac de Constance sous un angle transfrontalier, comme un seul espace où planifier des projets de transport. Son but est d'améliorer le trafic voyageurs ferroviaire de façon que cette région dispose à l'avenir d'une infrastructure de transport optimale, répondant aux exigences de la population et de l'économie.

Le modèle de planification «Bodan-Rail 2020» se caractérise par un système de trains rapides entre les grandes villes, un ensemble de gares de correspon-

dance pour relier les régions rurales aux lignes principales ainsi que par un horaire cadencé intégral.

En entreprenant les adaptations nécessaires du réseau ferroviaire, il serait pratiquement possible de doubler le volume du trafic ferroviaire transfrontalier d'ici 2020 en le faisant passer à 820 mio. de personnes-kilomètres et de raccourcir les temps de trajet. Grâce à ces mesures, et malgré l'augmentation du nombre de voyageurs, leur transport ne posera pas de problème. Les investissements nécessaires seraient relativement modestes - 2 à 2.5 mio - tout en permettant une desserte optimale de la région.

Plus d'infos sous : www.bodan-rail.net

Stefan Köhler, directeur de l'association régionale lac de Constance-Oberschwaben et président de CIPRA-Allemagne



© CIPRA

... et se déplacer ensuite avec les transports en commun !

MOGOMA® La carte des circulations douces fait son chemin en France

Face au développement des activités de pleine nature, l'aménagement et l'équipement d'itinéraires dans les espaces naturels sont désormais incontournables pour une collectivité locale ou territoriale. Profondément ancrées sur le territoire, ces actions de développement local répondent à 3 objectifs : favoriser l'épanouissement des individus par les loisirs de proximité, préserver à long terme les ressources naturelles et l'environnement, sauvegarder un patrimoine collectif et renforcer le secteur économique du tourisme.

Les réseaux dédiés aux circulations douces décrits par la carte MOGOMA® constituent une nouvelle infrastructure publique, conformément aux règles du PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées) qui en France donnent aux conseils généraux (les départements) la responsabilité

de la gestion de ces itinéraires.

Les cartoguides réalisés à partir de la carte MOGOMA® réunissent sur un même document les ressources patrimoniales, culturelles et touristiques du territoire (sites touristiques, curiosités, points de vue, cultures locales...) ainsi que les informations pratiques nécessaires à toutes les formes de mobilité douce.

Ces cartoguides sont maintenant présents dans 11 départements français.

Ces cartoguides sont réalisés à Grenoble par ARCHITECTURE & TERRITOIRE et de l'Atelier graphique CNOSSOS (contact : Pierre Moreau/Pascal Gobel, at.grenoble@architecture-territoire.com)

Pierre Moreau, ARCHITECTURE & TERRITOIRE, Grenoble



A pied entre les nuages Mobilité touristique à l'intérieur du parc national du Gran Paradiso/I

Le haut-plateau du Nivolet, bien connu pour ses chutes d'eau et ses zones humides, s'étend entre 2400 et 2600 m d'altitude dans le parc national du Gran Paradiso/I. Il constitue un écosystème sensible et riche en espèces, qui attire un grand nombre de visiteurs, en particulier durant les mois d'été. Cette forte fréquentation entraîne des nuisances importantes pour la flore et la faune, en raison notamment de l'accès offert par une route goudronnée construite dans les années 50 et menant au haut-plateau depuis le côté piémontais du parc.

Des mesures de régulation du trafic ont été prises durant l'été 2003. La route a été fermée au trafic individuel motorisé sur ses 6 derniers kilomètres, les dimanches et jours fériés de 9h00 à 18h00. En guise d'alternative, on a aménagé des places de parc d'où l'on peut atteindre le haut-plateau par des bus navet-

tes. Ces bus offrent 48 places et circulent toutes les 20 minutes ; un billet aller et retour coûte 1,30 euro. Ce nouveau règlement a été très bien accepté par les visiteurs. Environ 2800 personnes ont été transportées lors des sept journées pilotes organisées en juillet et août 2003. Selon un sondage mené auprès des usagers du service de navette, 95% d'entre eux approuvent cette nouvelle régulation du trafic. L'administration du parc élabore actuellement, sur la base des expériences réalisées, un concept intégré de tourisme durable, en collaboration avec les autorités responsables.

Informations complémentaires sous :
www.pnpgp.it/ital/Area/nivolet.htm

Francesco Pastorelli, CIPRA-Italie



Des initiatives populaires en faveur du protocole «Transports»

Trois initiatives populaires, militant à différents niveaux pour la mise en œuvre du protocole «Transports», ont aussi pris la parole lors de la Conférence annuelle de Salzbourg.



© CIPRA

Réd. En Autriche, l'initiative populaire du **Transitforum Austria** (tfA) s'engage pour réduire les nuisances dues au transit dans l'espace alpin. Elle organise des campagnes d'information, des manifestations et des blocages d'autoroutes, afin d'inciter la population à s'engager activement pour la préservation de son espace de vie et à faire pression sur les autorités. Le groupe de Zederhaus a informé les participant-e-s de la conférence des nuisances causées par l'autoroute des Tauern, lors d'une excursion sur place. Fritz Gurgiser, porte-parole du tfA, a demandé, lors du débat public qui s'ensuivit, que les problèmes de transit soient résolus à la source et pas là où ils causent des dommages durables et irréparables. *Informations complémentaires sous : www.transitforum.at.*

En Suisse, l'**Initiative des Alpes**, qui obtint l'adjonction de l'article sur la protection des Alpes dans la Constitution fédérale suisse, en 1994, s'engage sur le plan politique pour que la Confédération prenne des dispositions concrètes en faveur d'un transfert du trafic de marchandises sur le rail. Son président, Fabio Pedrina, a présenté une des initiatives de l'association

lors de la conférence : la bourse du transit alpin. Dans le cadre de cette bourse, un nombre fixé à l'avance de droits de transit à travers les Alpes est vendu aux enchères sur Internet. Ce nombre est fixé sur la base de critères techniques (prévention des accidents) et environnementaux (protection de l'écosystème alpin et de la population résidente). Outre une prévention des bouchons, cette formule permettrait d'obtenir une réduction du trafic des poids lourds par des moyens propres à l'économie de marché. *Informations complémentaires sous : www.alpeninitiative.ch.*

Le Forum interrégional pour le développement durable **TRANSFORM** travaille à la mise en œuvre transfrontalière de la Convention alpine dans la région du Rhin alpin (Autriche/Liechtenstein/Suisse). Dans son exposé, le président autrichien du TRANSFORM, Andreas Postner, a demandé une plus grande prise en compte des aspects économiques dans la future politique des transports. Il a par exemple montré qu'il fallait compter avec une période d'amortissement d'une cinquantaine d'années pour les projets d'infrastructure prévus dans la vallée du Rhin. Or, des analyses scientifiques nous apprennent qu'à ce moment-là les stocks de carburants fossiles seront épuisés. On investit donc dans une technologie de transport qui n'a aucun avenir ! *Informations complémentaires auprès d'Andreas Postner (archipost@aon.at).*

«Partir n'est pas une solution !»

Manifestation de clôture de la conférence annuelle à Zederhaus

Réd. La seconde partie de la conférence annuelle a conduit les participant-e-s à Zederhaus/A, une petite commune qui se trouve tout près de l'autoroute des Tauern. Le débat public qui suivit a mis en évidence la situation précaire de la commune. Le 21 juillet 1975, les habitants avaient poussé des cris de joie à la vue de la première voiture empruntant le nouveau tronçon de l'A10. Ils ne pouvaient alors imaginer qu'ils auraient un jour affaire à un véritable démon, difficile à maîtriser. Le bruit et la pollution atmosphérique constituent des nuisances qui se reflètent dans l'augmentation des cas de cancer et dans la baisse des prix

des terrains. Mais les habitants de Zederhaus n'entendent pas se laisser faire ; on s'en est bien rendu compte lors de ce débat passionné. Le maire Alfred Pfeifenberger a demandé aux responsables politiques de prendre position et d'engager rapidement les mesures anti-bruit qui s'imposent.

La discussion entre les citoyens concernés et les expert-e-s délégués sur place a montré qu'il est grand temps de passer à l'application du protocole «Transports». Le seuil de tolérance des communes riveraines est franchi depuis longtemps !



© Lungauer Nachrichten

Des représentant-e-s de la France, de l'Autriche et de l'Allemagne ont répondu aux questions du public.

Exemple livre blanc

Werfenweng «Mobilité douce - tourisme sans voiture»

Réd. La promotion d'un tourisme durable et sans voiture constitue la préoccupation principale de la commune salzbourgeoise de Werfenweng/A. Cette localité de 280 habitants se trouve à 900 m d'altitude ; le tourisme et l'agriculture sont les premières sources de revenu de la population.

Dans le cadre de l'offre de mobilité douce «SAMO», des moyens de locomotion écologiques sont gratuitement mis à la disposition des vacanciers venant en train ou déposant la clef de leur véhicule : un chauffeur de taxi, par exemple, transporte gratuitement les visiteurs d'un point à l'autre de la localité ; on peut également emprunter des voitures électriques, des vélos ou des calèches. De plus, un service de navette est proposé ; les vacanciers et les résidents peuvent y recourir pour se rendre dans les environs. Ce service de navette vient également chercher à la gare les tou-

ristes qui en font la demande.

Résultats du projet

Plus de 3'000 «clefs SAMO» ont été distribuées en 2002, contre 1'123 en 2000. Le 10 % environ des vacanciers ont donc bénéficié de cette offre. L'offre SAMO rend aussi le rail plus attractif : en 1999, 12 % des visiteurs étaient venus en train ; en 2002, ils étaient déjà 25 %.

Sur le chemin de l'autosuffisance énergétique

Une partie de l'énergie consommée est produite sur place par une génératrice éolienne et des installations photovoltaïques. Dans tous les secteurs d'activité, on veille à ce que les matières premières utilisées proviennent, dans la mesure du possible, de la région.

Compléments d'informations: www.mobilito.at (defen)



© Mobilito

«Biga» désignait autrefois une voiture tirée par des chevaux. Il s'agit aujourd'hui d'une trotinette électrique.

Protocole «Transports», art. 3 (2) : En accord avec les législations nationales et internationales en vigueur dans le domaine des transports, les parties contractantes s'engagent à développer des stratégies, des objectifs et des mesures sur le plan national, régional et local, qui prennent en compte les différentes données environnementales, économiques et socioculturelles ainsi que les différents besoins.

Exemple liste noire

Zederhaus : pas encore la fin du trafic de transit

Réd. La commune de Zederhaus, qui compte 1260 habitants, se trouve dans une étroite vallée, le Zederhaustal, s'étendant à plus de 1000 m d'altitude au pied des Niedere Tauern. L'autoroute des Tauern (A 10) a été construite ici il y a une trentaine d'années.

Le tunnel des Tauern passe au nord du Zederhaustal et l'air vicié qui s'en échappe est évacué dans un site naturel protégé. Le tracé de l'autoroute ayant été réalisé de façon à coûter le moins cher possible, de nombreuses maisons ne sont éloignées que de quelques mètres de l'autoroute. Il en résulte naturellement des nuisances extrêmes en termes de pollution et de bruit pour les riverains. A cela s'ajoutent des impacts sur la faune et la flore, sur le sol, l'air et l'eau.

Cette situation a des conséquences dramatiques pour cette localité qui tire l'essentiel de ses revenus de peti-

tes entreprises agricoles et forestières. Le peu d'emplois à disposition explique un taux de pendulaires d'env. 70 % et une tendance marquée à l'émigration. Les promesses et les espoirs liés à la construction de l'autoroute se sont envolés : le trafic a même des conséquences fatales sur l'économie touristique.

Les jours de pointe, environ 40'000 véhicules traversent la vallée de Zederhaus et le trafic des poids lourds augmente à un rythme inquiétant. L'autoroute du Brenner ayant atteint la limite de ses capacités, il est prévu de dévier davantage de trafic sur l'autoroute des Tauern. Le doublement prévu du tunnel des Tauern aggravera la situation en ouvrant encore les vanes. Les perspectives ne sont donc guère encourageantes. On prévoit jusqu'à 15'500 camions par jour en 2020, soit un camion toutes les 6 secondes.



© CIPRA

Peut-on encore éviter la construction d'un deuxième tube ?

Protocole «Transports», art. 3 : (1) : Afin que les transports puissent se développer de façon durable, les parties contractantes s'engagent, par une politique concertée des transports et de l'environnement, à contenir les nuisances et les risques liés à la circulation, en prenant en compte : (...) d) la nécessité de mettre en place des mesures renforcées contre les nuisances sonores, en raison de la topographie particulière des Alpes.

Art. 11 (1) : Les parties contractantes s'abstiennent de construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin.

Population et culture : implication nécessaire des acteurs concernés



Comment la Convention alpine doit-elle prendre en compte l'identité culturelle ?

Le thème de la population et de la culture occupe une place prépondérante dans la Convention alpine. Un groupe de travail est en train de se pencher sur la forme que pourrait prendre l'instrument traitant de ce thème ainsi que des contenus possibles.

Réd. Le groupe de travail «Population et culture» a reçu de la Conférence alpine le mandat de tracer un modèle conceptuel des contenus potentiels, ainsi que des formes politiques et juridiques d'un instrument pour ce domaine.

Le processus est déterminant

La CIPRA regrette que l'UE, la France, le Liechtenstein et Monaco ne se soient pas déplacés pour la dernière séance du groupe de travail. Sur des questions aussi sensibles que la culture et la population, dans un contexte culturel aussi large que celui des Alpes, il n'est pas concevable que les discussions puissent avoir lieu sans l'un des partenaires. Un protocole «Population et culture» qui serait le résultat d'un processus qui n'intègre pas un des espaces culturels et qui ne serait pas le résultat d'une très large consultation, n'aurait aucun sens et la Convention perdrait sa crédibilité.

Par contre, si cette consultation se fait de façon large, elle aurait comme effet positif de faire connaître la Convention et d'augmenter l'identification des acteurs par rapport à ses contenus, ce qui faciliterait la mise en œuvre.

Appel aux acteurs à participer à l'élaboration du contenu

Un tableau synoptique a été préparé par la présidence italienne du groupe de travail en vue de la deuxième réunion. Elle donne un aperçu des thèmes principaux, des objectifs et des mesures qui ont été proposées jusqu'ici par les Parties ainsi que par les observateurs. Afin de donner la possibilité aux acteurs de participer à la rédaction de ce protocole, la CIPRA a publié sur son site Internet www.cipra.org ce tableau synoptique ainsi qu'un formulaire qui permet à chacun de donner son avis.

Les réactions et suggestions peuvent également être communiquées directement au secrétariat de la Convention alpine.

(lebel.sekretariat@alpenkonvention.org)

Protocole «Eau» reporté

Le «Comité permanent de la Conférence alpine» n'a pas décidé définitivement de doter la Convention alpine d'un protocole «Eau». Après 12 ans de Convention alpine, celle-ci ne dispose toujours pas d'un protocole d'application sur ce thème.

Réd. Durant l'été 2003, la CIPRA a élaboré elle-même, au terme d'intenses travaux préparatoires menés en collaboration avec ses organisations membres, une proposition de protocole «Eau» de la Convention alpine. Il s'agit d'un texte exhaustif, disponible dans les quatre langues de la Convention alpine, qui répertorie les thèmes les plus urgents qui devraient être traités par la Convention alpine. Parmi les points à aborder : l'approvisionnement en suffisance de la population en eau potable de haute qualité, la protection de l'eau potable contre la pollution, la préservation et l'amélioration des espaces de vie aqua-

tiques, mais aussi des thèmes spécifiquement alpins tels que la protection des glaciers et la problématique de l'enneigement artificiel en périodes de pénurie d'eau.

Lors de cette réunion, plusieurs parties contractantes se sont montrées fondamentalement opposées à un nouveau protocole. D'autres encore doutaient qu'un protocole «Eau» apporte un plus par rapport aux textes juridiques existants, comme la Directive cadre sur l'eau de l'UE. Cette question sera à nouveau débattue lors de la prochaine réunion du Comité permanent de la Conférence alpine, qui aura lieu du 25 au 27 février 2004 à Innsbruck. La CIPRA y rappellera une fois de plus la nécessité de disposer de règlements spécifiques aux Alpes et elle y plaidera la cause d'un protocole «Eau».

La proposition de protocole de la CIPRA figure sur son site Internet, www.cipra.org à la rubrique «Convention alpine, positions de la CIPRA».



CIPRA-International adopte une résolution sur les championnats du monde de ski 2005 en Valteline/I

Réd. L'assemblée des délégués de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA) a adopté le 23 octobre 2003 à Salzbourg/A une résolution concernant les championnats du monde de ski 2005 en Valteline/I.

Elle y demande à la Fédération internationale de ski (FIS) de respecter ses propres directives en matière de protection de l'environnement. La CIPRA réagit ainsi

aux travaux entrepris à Bormio/I et à Santa Caterina Valfurva/I en vue des championnats du monde de ski, qui ont eu de graves conséquences sur l'environnement et le paysage. Selon CIPRA-International, ces interventions, effectuées dans l'enceinte du parc national du Stelvio/I, auraient pu et dû être évitées.

La résolution est disponible en format pdf sous « Positions de la CIPRA » sous www.cipra.org

Lancement du projet Interreg IIIB Dynalp

Réd. Le projet «Dynalp» (dynamic rural alpine space) a été lancé le 3 octobre à Bobbio Pellice/I. Dynalp entend valoriser la culture et le paysage pour promouvoir le tourisme dans l'espace alpin. Ce projet Interreg IIIB a été imaginé par le réseau de communes «Alliance dans les Alpes». 54 communes de tout l'Arc alpin prennent part à Dynalp. La plupart d'entre elles sont membres du réseau de communes. Ce projet se déroulera sur trois ans, pour un budget total de 2,1 millions d'euros.

Les partenaires de Dynalp réalisent des projets en vue de mettre en œuvre l'un ou plusieurs des quatre protocoles d'application suivants de la Convention alpine : Tourisme, Protection de la nature et entretien des paysages, Agriculture de montagne et Développement durable et aménagement du territoire. Un échange efficace de connaissances et d'expériences par delà les frontières nationales et linguistiques constitue l'un des buts de Dynalp.

Infos : www.dynalp.org



La CI Ville des Alpes de l'Année mandate CIPRA-International pour assumer son secrétariat

En mars de cette année, les «Villes des Alpes de l'Année» nommées jusqu'à maintenant se sont regroupées dans une communauté d'intérêts (CI). Le secrétariat de la CI a été confié à CIPRA-International. La CIPRA exerce une fonction similaire pour le réseau de communes «Alliance dans les Alpes».

Réd. Le titre de «Ville des Alpes de l'Année» récompense l'investissement particulier d'une ville alpine dans la mise en œuvre de la Convention alpine. Les «Villes des Alpes de l'Année» s'engagent à renforcer l'identité alpine, à consolider leurs relations avec la région environnante et à développer leur collaboration avec d'autres régions et villes des Alpes. La participation active des citoyens et citoyennes ainsi que l'intégration des jeunes jouent un rôle particulièrement important.

Villes lauréates

Le titre est décerné chaque année par un jury composé de représentants d'organisations actives à l'échelle alpine : l'ARGE Alpenstädte, Pro Vita Alpina et CIPRA-International. Depuis 1997, Villach/A, Belluno/I, Maribor/SI, Bad Reichenhall/D, Gap/F et Heri-

sau/CH ont successivement porté ce titre. Le 28 novembre, le titre de Ville des Alpes de l'Année a passé de Herisau à Trente/I, qui devient ainsi la Ville des Alpes de l'Année 2004.

Les Villes des Alpes on line

La CIPRA a élaboré un site Internet en cinq langues pour la CI Ville des Alpes de l'Année, à l'adresse www.villedesalpes.org. Outre des informations sur la CI elle-même (forme d'organisation, buts, contrats), sur les villes successivement distinguées et sur leurs projets, ce site Internet propose des annonces de manifestations, des news et les références de publications en rapport avec les villes des Alpes. Une grande partie de ces informations provient d'une banque de données régulièrement actualisée.



Changement à la tête de CIPRA-Tyrol du Sud



© CIPRA

Roman Zanon, le nouveau président de CIPRA-Tyrol du Sud.

Depuis le 4 septembre 2003, Roman Zanon, 56 ans, de Brixen, est le nouveau président de l'Association faitière du Tyrol du Sud pour la protection de la nature et de l'environnement, et donc de CIPRA-Tyrol du Sud. En tant que nouveau président, Zanon souhaite surtout trouver des solutions permettant de mettre un frein aux transports à travers les vallées alpines, donner plus de poids à l'Alliance pour le climat et offrir une aide à tous ceux qui s'engagent pour la protection de l'environnement sur le plan local.

Après une période transitoire d'une année, Zanon prend la succession de Kuno Schraffl, qui fut président de l'Association faitière de 1984 à 1989 puis de 1995 à 2002.

La CIPRA remercie Kuno Schraffl de sa précieuse collaboration et souhaite une cordiale bienvenue à Roman Zanon dans la famille de la CIPRA.

Académie d'été de la CIPRA 2004 : plus de pratique

La 7e Académie d'été de la CIPRA « Les Alpes à la une » aura lieu du 16 août au 3 septembre 2004, dans les locaux de la Haute école technique du Liechtenstein à Vaduz. La CIPRA a décidé de combiner les aspects théoriques et pratiques dans les trois semaines de la prochaine académie. L'approche transdisciplinaire et transnationale sera naturellement conservée et les participants auront la possibilité d'utiliser directement les nouveaux savoirs dans un travail de projet dont l'objet sera une région de la vallée du Rhin. Les intervenants auront également un rôle d'accompagnement des travaux pratiques. Cette édition sera menée en collaboration avec les responsables de la formation continue de la section « architecture » de la Haute école du Liechtenstein. Le programme sera disponible en janvier 2004 sur www.cipra.org.



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.): A. Götz, M. Revaz, A. Ullrich, N. Sperzel, M. Hausmaninger - CIPRA-International - Autres auteurs: A. Weissen, N. Weixlbaumer, E. Kastberger, G. Glantschnig, H. Moroder, P. Hasslacher, W. Schröder, N. Lebel, M.-L. Meaux, U. Balmer, E. Coslado, E. Galle, E. A. Marburger, J. Spijker, S. Köhler, P. Moreau, F. Pastorelli - Traductions: F. Juillard, C. Gubetti, N. Leskovic Ursič - Reproduction avec mention de la source - Imprimé sur papier recyclé - Versions française, italienne, allemande et slovène - Layout: P. Beyrer, N. Sperzel, S. Kah - Tirage: 12.000 ex. - Impression: Gutenberg AG, Schaan/FL

CIPRA-International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan,
Tel.: 00423 237 40 30, Fax: 00423 237 40 31, cipra@cipra.org, www.cipra.org, www.alpmedia.net

Représentations nationales:

CIPRA-Allemagne, Heinrichgasse 8, D-87435 Kempten/Allgäu,
Tel.: 0049 831 52 09 501, Fax: 0049 831 18 024, info@cipra.de, www.cipra.de

CIPRA-France, 36, rue Nicolas Chorier, F-38000 Grenoble
Tel.: 0033 476 48 17 46, Fax: 0033 476 48 17 46, cipra.france@wanadoo.fr

CIPRA-Italie, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino
Tel.: 0039 011 54 86 26, Fax: 0039 011 503 155, cipra@arpnet.it

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

CIPRA-Autriche, c/o Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien
Tel.: 0043 1 401 13 36, Fax: 0043 1 401 13 50,
cipra@umweltdachverband.at, www.umweltdachverband.at/cipra

CIPRA-Suisse, Hohlstrasse 489, CH-8048 Zürich
Tel.: 0041 1 431 27 30, Fax: 0041 1 430 19 33, cipra@cipra.ch

CIPRA-Slovénie, Večna pot 2, SI-1000 Ljubljana, Tel.: 00386 1 200 78 00 (int. 209),
cipra@gozdis.si, www.zrc-sazu.si/cipra/

Représentation régionale:

CIPRA-Tyrol du Sud, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen
Tel.: 0039 0471 97 37 00, Fax: 0039 0471 97 67 55, info@umwelt.bz.it; www.umwelt.bz.it

Membre associé:

Nederlandse Milieu Groep Alpen (NMGa), Keuchenushof 15, NL-5631 NG Eindhoven,
Tel.: 0031 40 281 47 84, nmgaa@bergsport.com, www.nmgaa.bergsport.com

Adressberichtigungen nach A1, Nr. 552 melden.
Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient
Porre una crocette secondo il caso

Wegsperren: Nachsendefrist abgelaufen A deminagie: Delai de réexpédition expiré Traslocati: Termine di rispedizione scaduto	Adressa Ingenügend insufficiente	Un- bekannt Inconnu Scono- scuto	Nicht- abgeholt Non rec. Non ritirato	Angehört verweigert Refusé Respinto	Gestorben Décédé Deceduto
--	--	--	---	--	---------------------------------