

ISSN 1016-9954



N° 58 · octobre 2000 · version française

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

Internationale
Alpenschutz-
kommission

Commissione
Internazionale
per la Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp



La Convention alpine avant la 6^e Conférence alpine

Allemagne
Autriche
France
Italie
Liechtenstein
Slovénie
Suisse

La Convention alpine à la croisée des chemins

Chère lectrice, cher lecteur,

Une Convention alpine entièrement négociée et mise en application serait aujourd'hui plus que jamais nécessaire. La problématique du transit et des transports dans les Alpes n'est pas intégralement résolue, le tourisme poursuit sa croissance en spirale, la protection de la nature n'a pas progressé, aucun frein



cution ne semble nulle part l'objectif déclaré des responsables politiques. En effet, la grande majorité des parties contractantes ne fait preuve d'aucun enthousiasme et ne participe généralement pas à la détermination des priorités dans le processus d'exécution. La Convention alpine a pourtant absolument besoin de ces mesures de mise en œuvre, principalement initiées jusqu'ici par les observateurs. Une Convention alpine dont l'activité serait simplement administrative n'est conforme ni aux intentions de ses pères fondateurs ni aux attentes de ses promoteurs et de la population concernée. Par dessus le marché, le contenu de certains protocoles fait encore et toujours l'objet de réserves importantes.

La 6^{ème} Conférence alpine de Lucerne va décider de la suite des événements : soit on se dirige dans une impasse soit on ouvre de nouveaux horizons, particulièrement du fait de la signature du protocole «Transports» par toutes les parties contractantes. Si toutes les parties contractantes et l'UE - qui se désintéresse, hélas, totalement de la question en ce moment - lèvent enfin leurs réserves et s'engagent dans le processus de mise en œuvre de la Convention alpine, les progrès attendus dépendront alors en premier lieu de l'Italie, nouvel Etat en charge de la présidence, ainsi que de l'Autriche, qui présente la superficie alpine la plus étendue. L'Autriche doit maintenant mettre fin à ses hésitations et adopter une attitude appropriée à sa situation au cœur des Alpes.

La CIPRA devra encore juger lors de la Conférence annuelle de Trente s'il faut poursuivre à toute vapeur dans la même direction, ou si la Convention alpine se trouve dans une impasse et détourne la CIPRA d'autres objectifs importants.

Peter Hasslacher
vice-président de CIPRA-International

Éditorial

n'est mis aux tentatives de déréglementation dans le domaine de l'aménagement du territoire, etc. Après plus de dix ans de négociations pour définir la structure de la Convention alpine, sans réels efforts de mise en œuvre, ce projet de politique alpine a perdu en rayonnement et en crédibilité.

A une époque où l'on communique en quelques secondes d'un bout à l'autre de la planète, où les décisions prises dans la vie professionnelle ne souffrent souvent aucun délai, il devient difficile à faire comprendre au public une problématique aussi complexe nécessitant une structure décisionnelle aussi compliquée. La mise en œuvre des protocoles d'exé-

SOMMAIRE



● CONVENTION ALPINE

- 4 La Convention alpine sur le point d'être mise en œuvre
- 5 Les exigences de la CIPRA pour la mise en œuvre
- 6 La Convention alpine face à un choix crucial
- 7 Population et culture : parties intégrantes des Alpes



● ACADEMIE D'ETE

- 8 Succès pour l'« Académie d'été : les Alpes à la une »
- 9 La parole aux participant-e-s
- Le tourisme et les Alpes de demain



● LIVRE BLANC / LISTE NOIRE

- 10 Transports publics pour le col de Vršič
- La fin du train de l'Allgäu ?

● NOUVELLES DES PAYS ALPINS

- 11 La Sava Dolinka : un joyau menacé
- La rivière Sesia est en danger
- Des pâturages objets de spéculation
- 12 Changements au sein de CIPRA-Autriche
- Nouveau Conseil d'administration à CIPRA-Allemagne
- Rapport sur les cabanes des Alpes disponible
- L'exposition « Schöne neue Alpen » en versions italienne et française
- 13 Non des ministres à la convention européenne sur les régions de montagnes
- 14 L'Autriche se retire de l'étude concernant les transports dans la vallée supérieure du Rhin
- RPLP pour le Liechtenstein
- 15 4^e ForumAlpin en Italie
- Les ONG dialoguent avec la recherche
- 16 La rentabilité avant la sécurité dans le tunnel du Mont-Blanc



La Convention alpine sur le point d'être mise en œuvre



Que de temps passé et de chemin parcouru depuis les débuts de l'accord engageant huit Etats alpins et l'UE jusqu'aux premières mesures de mise en œuvre découlant de la Convention alpine.

En 1952, soit voici près de 50 ans (!), la Commission internationale pour la protection des Alpes (CIPRA) définissait dans ses documents de fondation l'élaboration d'une «Convention alpine internationale». Il fallut attendre 1988 pour que le Parlement européen, à l'initiative du groupe du Parti Populaire Européen (Démocrates-Chrétiens) et Démocrates Européens, confie à l'unanimité l'élaboration d'un projet de convention pour la protection de l'espace alpin à la Commission européenne. Cependant, on sait par des procès-verbaux d'assemblées que ce sont les glissements de terrain catastrophiques survenus dans les Alpes en 1987 qui ont donné le coup de pouce final à cette décision. La 1^{ère} Conférence alpine des ministres de l'environnement eut enfin lieu en 1989 à Berchtesgaden (D) et, en 1991, les ministres signèrent la Convention alpine à Salzbourg. Jusqu'ici on n'a cessé de discuter le contenu des protocoles d'application accompagnant la Convention. Pour les transports, il a fallu attendre la réunion du Comité permanent fin mars 2000 à Château d'Oex pour voir enfin bouger les choses.

On peut alors se demander pourquoi le processus engagé en faveur des Alpes est si lent et se heurte à autant de difficultés et d'obstacles. Les faits suivants peuvent apporter des éléments de réponse à ces questions :

La Convention alpine représente le premier essai ambitieux de faire adhérer à un objectif commun huit Etats et l'UE, soit 43 régions, 5 800 communes et 11 millions d'habitants. L'économie régionale des différents Etats contractants présente des stades de développement inégaux ; les mentalités et les langues sont différentes. Malgré l'existence depuis plusieurs années des communautés de travail régionales ARGE ALP (1972), ALPEN ADRIA (1978) et COTRAO (1982), la collaboration à l'échelle alpine est encore balbutiante et l'importance de ces communautés de travail est donc restée faible. Par conséquent, on ne constate guère d'actions en faveur d'une politique alpine commune.

Le processus engagé en faveur des Alpes est lent et laborieux et les politiciens ont peu à y gagner. Par conséquent, ce défi ne représente pas pour eux un

objectif prioritaire. De son côté, la commission européenne veille jalousement sur ses prérogatives ; des dispositions contraignantes sur le plan du droit international pour une partie de l'UE ne sont pas souhaitées. En outre, l'UE a une vision des Alpes qui demande à être corrigée, en particulier en ce qui concerne sa délimitation, la densité d'habitation, la sensibilité particulière des écosystèmes alpins, etc...

Dans une époque friande d'événements spectaculaires, les tenants et les aboutissants du processus complexe auquel on se trouve confronté quand on veut mener une politique à l'échelle alpine sont difficiles à faire passer dans l'opinion publique. De plus, après maintenant plus de dix ans de négociations autour de la Convention alpine, la population voit plutôt en elle une marotte de fonctionnaires qu'un instrument utile et directement favorable à l'espace de vie alpin dans toute sa diversité.

Toutefois, il faut mettre en évidence un nombre respectable d'initiatives concrètes de mise en œuvre, qui se réclament de la Convention alpine. On peut mentionner le Réseau alpin des espaces protégés, le réseau de communes «Alliance dans les Alpes», le Comité scientifique international sur la recherche alpine, le réseau de l'Euromontana pour la mise en œuvre du protocole «Agriculture de montagne», l'Académie d'été «Les Alpes à la une» ou le Medien-netzwerk Alpen. Mais très peu de ces réalisations sont nées à l'initiative d'Etats : la plupart d'entre elles sont dues à des organisations non gouvernementales.

C'est pourquoi il est temps que les Etats prennent en main la mise en œuvre de la Convention alpine. La 6^{ème} Conférence alpine, qui se tiendra à Lucerne les 30 et 31 octobre de cette année, peut préparer le terrain dans ce sens. Mais cela suppose que toutes les parties contractantes signent à Lucerne le protocole «Transports». Si tel n'était pas le cas, plus personne ne croirait à l'avenir de la Convention alpine. Il serait alors superflu d'envisager plus avant sa mise en œuvre. Les parties contractantes doivent se mobiliser pour que la Convention alpine n'aille pas à vau-l'eau.

Peter Hasslacher
vice-président de CIPRA-International

Les exigences de la CIPRA pour la mise en œuvre

Il y a deux ans, les ministres de l'environnement des pays alpins n'en ont pas démordu: la mise en œuvre de la Convention alpine devait déjà commencer avant la ratification des protocoles. Mais cela n'a pas déclenché pour autant une pluie de mesures d'application dans les différents Etats.

Réd. – La résolution de la 5^{ème} Conférence alpine du 16 octobre 1998 a d'abord amené la délégation suisse au Comité permanent de la Conférence alpine à émettre des principes relatifs à la mise en œuvre, qui ont été discutés en détail. En mai 2000, la présidence suisse a demandé aux parties et aux observateurs de présenter des propositions concrètes pour la mise en œuvre de tous les protocoles.

Une regrettable apathie

Hélas, cette exhortation n'a montré que peu de résultats. La France a soumis quelques propositions concernant le protocole « Transports », qui ont trait essentiellement au renforcement de la sécurité dans les tunnels routiers. L'Allemagne a présenté un document très général, qui se limitait en partie à des activités déjà existantes et à des modifications législatives intervenues précédemment dans ce pays. Aucune autre proposition n'a été soumise par les Etats. Il faut espérer que cette léthargie prendra fin après la Conférence des ministres qui se tiendra fin octobre à Lucerne.

La CIPRA a élaboré un document détaillé sur la mise en œuvre. Le texte intégral est disponible sur le site Internet de la CIPRA (www.cipra.org) sous « Convention alpine / position de la CIPRA sur la Convention alpine ». Ce document peut aussi être commandé à la CIPRA.

Sans argent et sans structures adéquates, pas de mise en œuvre

La CIPRA a consacré au thème de la mise en œuvre un atelier de travail réunissant différents experts et expertes, les 4 et 5 février 2000. En 1996 déjà, elle avait présenté un plan d'action pour les protocoles alors signés. Elle a fait observer qu'une mise en œuvre ponctuelle des protocoles de la Convention alpine était problématique. Fixer des priorités est certes nécessaire pour des raisons pratiques mais cela comporte aussi le risque de choisir une solution de facilité, au détriment des problèmes réels. Il importe de gar-

der une vision d'ensemble et de ne pas se perdre dans des activités particulières. C'est pourquoi les exigences de mise en œuvre de la CIPRA sont à comprendre comme des exemples. Il faut que ces mesures et d'autres soient mises en œuvre en commun et que l'on ne « pioche » pas ici et là soit des points particuliers, soit un protocole érigé en « modèle ». On contredirait alors l'esprit de la Convention alpine, comprise comme un instrument global de mise en œuvre d'un développement durable.

Pour que cette mise en œuvre puisse se faire de façon vraiment systématique, il faut encore remplir certaines conditions. Citons notamment la ratification des protocoles signés et l'élaboration des protocoles encore manquants, l'établissement d'un secrétariat permanent, l'existence d'un service d'observation des Alpes et d'information sur les Alpes ainsi que, last but not least, la mise à disposition de moyens financiers suffisants et une information de la population en continu.

Promouvoir des régions modèles pour la mise en œuvre

Les parties contractantes se sont déjà engagées dans la Convention cadre à entreprendre toute une série de mesures. D'un point de vue formel, leur mise en œuvre n'est maintenant pas seulement possible, mais obligatoire. La CIPRA voit dans la création de régions modèles une possibilité de parvenir rapidement à des résultats. Pour ce, il faut désigner des régions présentant un développement durable exemplaire ainsi que des régions se caractérisant par un important retard dans ce domaine.

En plus des mesures exigées, chaque partie contractante devrait relever les principales lacunes dans son domaine et exposer aux organes de la Convention alpine comment elle pense pallier ces manques. Il est essentiel de déterminer pour toutes ces mesures un planning clair et contraignant et que les parties rendent compte régulièrement des progrès réalisés, de façon à permettre un contrôle des résultats.

© Blackwell Wissenschafts-Verlag Berlin, Wien



Disposition communales pour l'aménagement du territoire dans les Alpes, EIE harmonisées, critères communs pour définir les limites du supportable

© Schweiz. Greina-Stiftung (SGS), Zürich



Protection des cours d'eau

La Convention alpine face à un choix crucial

Lors de la 6^{ème} Conférence alpine des 30 et 31 octobre à Lucerne, c'est l'avenir de la Convention alpine qui sera en jeu.



Foto: CIPRA

Moritz Leuenberger,
Ministre suisse de la
l'envrionnement,
Président de la
Conférence alpine

Réd. – L'histoire de la Convention alpine depuis sa signature en 1991 recoupe pratiquement celle du protocole « Transports ». L'Autriche notamment n'a cessé de répéter que la Convention n'aurait guère de sens sans protocole « Transports ». Ce sont les transports qui font peser la pression la plus forte sur la population alpine; c'est donc dans ce domaine qu'il faudrait trouver le plus rapidement possible des solutions.

Un nouveau souffle

Pendant de longues années, le protocole « Transports » était apparu comme une entreprise sans espoir. Le Liechtenstein fit preuve de courage en se déclarant prêt il y a deux ans à assumer la présidence d'un groupe de travail chargé de renégocier le protocole laissé en suspens. Que les parties contractantes aient maintenant trouvé une solution de compromis (CIPRA-Info n° 57, juillet 2000) a surpris en bien beaucoup d'observateurs. Cet élément – appuyé par la présidence énergique de la Suisse – a apporté un certain élan à la Convention alpine ces derniers mois.

Secrétariat permanent bientôt établi

Gage de ce nouvel élan: tous les Etats sont maintenant favorables à un secrétariat permanent. Les ministres de l'environnement doivent décider à Lucerne si les appels d'offre vont être lancés tout de suite. La 7^{ème} Conférence alpine prévue en 2002 décidera de son emplacement, après quoi on pourra entreprendre son installation. En outre, conformément à la volonté du Comité permanent de la Conférence alpine, le Système d'Observation et d'Information sur les Alpes (SOIA) devrait être installé dans les locaux du secrétariat permanent.

A Lucerne, les ministres prendront connaissance de l'harmonisation dans les différentes langues de tous les protocoles déjà signés. Plus aucun obstacle formel ne s'opposera ainsi à leur ratification. Par ailleurs, le protocole pour le règlement des litiges devra aussi être signé. Il permettra aux Etats de faire au moins constater par un jugement arbitral une infraction à la convention commise par d'autres Etats, même s'il restera impossible de prendre des sanctions dans le cas d'une rupture avérée du contrat.

Une décision lourde de conséquences

Cependant, l'évolution future dépend entièrement du succès du protocole « Transports ». Il n'y aura ni secrétariat permanent, ni protocole pour le règlement des litiges, ni système efficace d'observation et d'information sur les Alpes, si le protocole « Transports » n'est pas accepté à Lucerne par toutes les parties contractantes.

L'Italie, qui doit reprendre fin octobre la présidence de la Convention alpine, s'est opposée pendant des années au protocole « Transports », en raison de la résistance émanant de ses régions alpines. Le conseil pour la Convention alpine récemment constitué et bénéficiant d'un large soutien, a approuvé le protocole le 26 septembre. Cependant, une nouvelle opposition s'est récemment formée en Autriche. Pendant des années, l'Autriche avait réussi à faire croire qu'elle était la victime des projets de constructions routières lancés par ses voisins. Un protocole « Transports » a maintenant été négocié. Il répond aux souhaits de l'Autriche, qui n'a cessé de demander que soient interdites les nouvelles routes à grand débit à travers les Alpes. Lors de la dernière réunion du Comité permanent, l'Autriche a fait inscrire au procès-verbal qu'on admettait que le protocole « Transports » n'empêcherait pas les « routes de contournement pour soulager la population ». Personne n'ignore que le Vorarlberg, sous couvert de « contournements de localités », souhaite construire quelques routes à grand débit et que celles-ci sont maintenant menacées par le protocole « Transports ».

Après toutes ces années de négociations, les parties contractantes doivent maintenant choisir entre accepter ce protocole « Transports » ou s'en passer pour plusieurs années encore. Refuser le protocole ou le torpiller en émettant des réserves signerait la fin de la Convention alpine.

Population et culture: parties intégrantes des Alpes

Dans le libellé de la Convention alpine, une place privilégiée a été réservée au thème «Population et culture». Cette prise de position ne s'est guère traduite dans les faits. Il est finalement possible qu'aucun protocole ne soit consacré à cette question, mais un groupe de travail doit pour le moins être constitué.

Réd. – La Convention alpine a été formulée pour servir de «Convention cadre». C'est-à-dire que seul un cadre général est donné et qu'un nombre restreint de déclarations fondamentales ont été formulées sur les thèmes principaux. Les détails devraient être précisés dans des protocoles d'application. L'art. 2, paragraphe 2 de la Convention mentionne les champs d'application pour lesquels un protocole est prévu: forêt de montagne, protection du sol, énergie, transports, aménagement du territoire, etc., douze points en tout. Il est à remarquer que le champs d'application «Population et culture» est le premier cité (voir encadré).

Sept protocoles sont signés; un huitième est près de l'être, mais la Convention alpine ne comporte toujours pas de protocole «Population et culture», malgré sa «pole position» dans l'article 2. C'est pourquoi la CIPRA a produit un document qui montre l'urgence d'un tel protocole. On peut trouver ce texte sur le site Internet de la CIPRA (www.cipra.org) sous «Convention alpine / positions de la CIPRA concernant la Convention alpine». Il peut aussi être commandé auprès de la CIPRA. L'Institut pour la culture populaire et le développement culturel à Innsbruck a également rédigé un texte général sur cette question, en collaboration avec Pro Vita Alpina.

Promouvoir la diversité culturelle et la qualité de vie

Le protocole «Population et culture» doit s'adresser directement aux habitants et aux visiteurs des Alpes. C'est l'homme qui sera mis au centre des préoccupations. En l'absence de ce protocole, le triangle de la durabilité de Rio est incomplet et on donne à la population de l'espace alpin un signal extrêmement défavorable, voire déplacé.

L'identité régionale naît d'un intérêt approfondi pour le patrimoine naturel et culturel et le développement de perspectives d'avenir pour une région. Le but d'un tel protocole sera de créer des ponts entre les cultures

à l'intérieur et par-delà les Alpes. Il faut promouvoir la diversité dans un cadre commun. La culture ne saurait se limiter à la tradition et à la coutume, mais doit être considérée comme un processus dynamique et orienté vers l'avenir. C'est pourquoi un protocole «Population et culture» aura pour objectif d'offrir des perspectives d'avenir en considérant les Alpes comme une structure ouverte.

Ce protocole doit prendre en compte à parts égales les aspects socio-économiques et socioculturels. Son but est de préserver et développer l'héritage naturel et culturel, de garantir les conditions de vie de la population et d'offrir aux habitants et aux visiteurs la meilleure qualité de vie possible. On voit ici l'importance majeure d'une conception globale de la durabilité.

Un groupe de travail prévu

En se fondant sur le document de la CIPRA déjà mentionné, la présidence suisse a soumis au Comité permanent de la Conférence alpine la proposition de créer un groupe de travail sur ce thème. Mais le but immédiat de ce groupe de travail ne doit pas être d'élaborer le texte du protocole, pour lequel CIPRA a déjà présenté des propositions détaillées. Il s'agit plutôt d'esquisser une manière pertinente de procéder et la structure possible d'un éventuel protocole. La 17^{ème} réunion du Comité permanent à Locarno, du 4 au 6 septembre, a montré que les Etats craignent que la population ne formule des exigences excessives en s'appuyant sur un tel protocole.

Convention alpine, art. 2, par. 2:

Pour atteindre l'objectif visé au paragraphe 1, les Parties contractantes prennent des mesures appropriées, notamment dans les domaines suivants:

a) population et culture – en vue d'assurer le respect, le maintien et la promotion de l'identité culturelle et sociale de la population qui y habite, et la garantie de ses ressources fondamentales, notamment de l'habitat et du développement économique respectant l'environnement ainsi que l'encouragement de la compréhension mutuelle et des relations de collaboration entre la population des Alpes et des régions extra-alpines.

© Schädler, Triesenberg



La culture...

Foto: CIPRA



...et ses multiples facettes

Succès pour l'Académie d'été

«Les Alpes à la une»

L'Académie d'été au Liechtenstein «Les Alpes à la une» était en 1998 un projet pilote de la CIPRA réalisé en collaboration avec l'Ecole technique supérieure du Liechtenstein et des partenaires de tous les Etats alpins. Après sa troisième édition, l'Académie est aujourd'hui une institution bien établie et largement reconnue.



Fotos: CIPRA

Réd. – La première édition de l'Académie d'été était un projet pilote réalisé dans le cadre du programme Léonard da Vinci de l'UE et, en tant que tel, constituait un essai pour la Commission internationale pour la protection des Alpes (CIPRA). Les réactions des participant-e-s ont été très positives; la qualité de l'enseignement dispensé a été jugée excellente tant par les participant-e-s que par les observateurs extérieurs. C'est pourquoi la CIPRA a décidé de poursuivre l'organisation de l'Académie, en collaboration avec l'Ecole technique supérieure du Liechtenstein.



L'Académie d'été de la CIPRA constitue une offre tout à fait inédite, puisqu'elle propose un programme très large pour des personnes qui, d'une manière ou d'une autre, voient leur avenir professionnel dans le domaine des Alpes, ce qui la distingue des possibilités de formation continue pour les spécialistes d'un domaine particulier. Sont donc abordés des thèmes comme la protection de la nature, les transports et l'énergie, mais aussi l'agriculture de montagne, le développement régional et le tourisme. L'enseignement est dispensé par des professionnels reconnus, chercheurs et scientifiques tout comme par des personnalités issues de l'économie privée et des organisations non gouvernementales et venant de tous les pays alpins. La CIPRA comble une lacune puisqu'une formation aussi large n'existait pas jusqu'à maintenant.

Reconnaissance internationale

Il faut du temps pour faire connaître quelque chose de



nouveau. C'est ainsi que durant les deux premières années quelques places sont restées inoccupées à l'Académie d'été. La situation a changé entre-temps. L'Académie d'été au Liechtenstein s'est fait connaître sur le plan international. En 2000, 23 jeunes gens, germanophones, italophones et francophones, venus de cinq pays différents, ont fréquenté l'Académie. Après les trois semaines de module de base, une partie des étudiants a élaboré pendant quatre semaines un projet dans la vallée de Gastein en Autriche, sous la direction du Prof. Werner Bätzing de l'Université d'Erlangen-Nüremberg. Une quarantaine de personnes ont participé au séminaire de deux jours sur le thème du projet, la «Transformation écologique des centres touristiques – un défi déterminant pour l'Europe de demain» (voir rapport en page 9).

Préparer les jeunes à collaborer à l'échelle alpine

Les Alpes sont le massif montagneux le plus étendu d'Europe et celui qui souffre le plus de son exploitation par l'homme. C'est pourquoi la protection des Alpes est devenue une question de survie pour des régions entières de l'Arc alpin. Il s'agit donc de trouver des stratégies permettant d'harmoniser les principes de protection et le développement durable. Aujourd'hui, il faut œuvrer impérativement pour des solutions globales et transfrontalières. C'est cette nécessité qui a amené la création de la Convention alpine. Il faut aussi songer à préparer dans ce sens la jeune génération. C'est pourquoi des jeunes gens issus de différents pays se rencontrent à l'Académie d'été de la CIPRA. Ils constituent un réseau de personnes intéressées par les Alpes à titre professionnel ou privé et se rencontrent régulièrement au Liechtenstein. Les personnes ayant fréquenté les deux premières Académies d'été ont ainsi rencontré les participant-e-s de cette année, les 25 et 26 août et échangé des idées. De cette manière, les «anciens» retrouvent toujours le chemin du Liechtenstein.

Sans un généreux mécénat, pas d'Académie d'été

L'Académie d'été a bénéficié cette année du soutien financier de la Fondation Binding à Schaan, de la Fondation Karl Mayer, de la Stiftung fürstlicher Kommerzienrat Guido Feger, de la LGT-Innovations-Stiftung et de l'Académie suisse des sciences naturelles. La CIPRA adresse ses plus cordiaux remerciements à ces donateurs. Le financement de l'Académie d'été 2001 est déjà assuré grâce à l'Etat du Liechtenstein.

La parole aux participant-e-s

Les deux participants à l'Académie d'été Luca Lorenzini, sociologue et journaliste, ainsi que Federico Reali, licencié en sciences politiques et journaliste, tous deux Italiens, ont mené une petite enquête auprès des autres participant-e-s pour en donner le bref rapport que voici :



«L'Académie représente une occasion formidable d'approfondir nos connaissances et de les intégrer dans un contexte plus large.»

Viviana Ferrario
architecte, Italie



L'Académie d'été peut jouer un rôle important dans la création d'une nouvelle profession, qui pourrait s'appeler «généraliste en environnement alpin».

Henning Meumann
philosophe, Allemagne



«J'ai trouvé l'Académie très bien organisée et j'ai particulièrement apprécié l'approche interdisciplinaire.»

Julia Beckel
géographe, orientation cartographie



«J'ai beaucoup apprécié la possibilité d'échanger des points de vue sur l'espace alpin avec des personnes qui partageaient mes idées.»

Patrick Rohner
licencié en sciences sociales et professeur au gymnase, Suisse



«D'une manière générale, l'Académie d'été m'a laissé une excellente impression, même si, comme seul francophone, j'ai eu plus de peine que les autres au début.»

Benoît Boschung
ingénieur, orientation ressources naturelles, Suisse

Le tourisme et les Alpes de demain

Transformation écologique des centres touristiques, corrélations entre économie régionale et équilibre écologique. Ces questions et d'autres thèmes relatifs aux différentes régions de l'Arc alpin, ont été traités au cours du séminaire qui s'est tenu à Triesenberg, au Liechtenstein, les 24 et 25 août 2000, dans le cadre de l'Académie d'été de la CIPRA «Les Alpes à la une». Les 40 participants et participantes venus de six pays ont collaboré à un «atelier de travail panalpin», sous la direction experte du professeur Werner Bätzing de l'Université d'Erlangen-Nüremberg et avec le concours des maîtres de conférence Dominik Siegrist et Martin Uitz. Ils se sont efforcés de dégager des principes et des stratégies pouvant apporter des réponses à des problèmes écologiques, économiques et socioéconomiques. Ont aussi été présentés au cours de ce séminaire des exemples précis de projets touristiques en accord avec le développement durable, par exemple à Saas Fee, Davos ou Bad Hofgastein. Des travaux de groupe étaient également au programme. Ils ont permis des échanges entre des personnes de cultures différentes et présentant des connaissances professionnelles diverses. Par ce biais, il a été possible de faire l'expérience de l'importance de la collaboration transfrontalière avec les différents acteurs concernés dans tout l'espace alpin, idée qui se trouve également à la base de la Convention alpine.

Luca Lorenzini et Federico Reali

Livre Blanc

Transports publics pour le col de Vršič



Foto: CIPRA-Slovenija

Gestion des places de parc et transports en commun: un duo gagnant!

Afin de ménager l'environnement, la commune de Kranjska Gora s'efforce depuis longtemps de gérer le trafic dans les vallées alpines de Vrata, Kot, Krma, Planica ainsi que le trafic de transit au col de Vršič (1611 m).

Été comme hiver, le col de Vršič connaît une situation extrêmement critique: pendant la bonne saison du fait des départs en vacances, en hiver à cause des véhicules utilisés pour déblayer la neige et saler les routes, qui répandent chaque année plus de 400 t de sel dans cette région karstique comptant des sources d'eau potable.

Au lieu de développer la route du col, la commune de Kranjska Gora mise sur les transports publics. Un service régulier de bus a déjà été mis en place entre Kranjska Gora et Bovec. Mais, comme en Slovénie l'Etat est responsable de la gestion des routes et que les communes ne peuvent intervenir que sur les véhicules en stationnement, la commune n'a plus que la possibilité de prélever une taxe de parage. L'argent récol-

té ne sert pas seulement à entretenir les routes mais également à développer les transports publics.

La commune de Kranjska Gora considère ces mesures comme un progrès majeur pour la promotion des transports publics et elle accorde aussi une grande importance au travail de relations publiques afin de sensibiliser la population à ce thème.

Neda Kovačič

Protocole «Tourisme», article 13: Trafic et transports touristiques

Les Parties contractantes favorisent les mesures visant à réduire le trafic motorisé à l'intérieur des stations touristiques.

En outre, elles encouragent les initiatives privées ou publiques tendant à améliorer l'accès aux sites et centres touristiques au moyen de transports collectifs et à encourager l'utilisation de ces transports par les touristes.

Livre noir

La fin du train de l'Allgäu?

L'Art. 2 paragraphe 2 de la Convention alpine stipule:

Pour atteindre l'objectif visé au paragraphe 1, les Parties contractantes prennent des mesures appropriées, notamment dans les domaines suivants:

j) 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, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché, sans discrimination pour des raisons de nationalité.

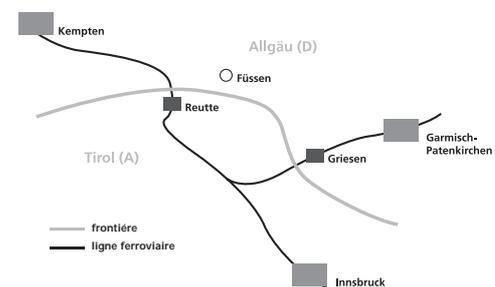
La Deutsche Bahn (DB) prévoit de commencer en octobre 2000 le démontage des caténaires du train de l'Ausserfern. L'existence de cette ligne ferroviaire importante qui va de l'Allgäu à l'Ausserfern tyrolien puis jusqu'à Garmisch serait ainsi complètement remise en question.

AGü. – Plus de 100 000 tonnes de marchandises sont transportées chaque année par cette ligne jusque dans le centre du Tyrol et en sens inverse. Ce train joue aussi un rôle important pour le tourisme dans la région. Selon une expertise menée dans le cadre du programme INTERREG, le train de l'Ausserfern aurait un avenir prometteur.

Pendant des décennies, la DB a négligé d'entretenir la ligne située entre Garmisch-Partenkirchen et Griesen. Faute des moyens nécessaires pour entreprendre des mesures d'assainissement, le train menace maintenant de disparaître, ce qui est regrettable parce qu'il constitue un moyen de transport respectueux de l'environnement. En même temps, la construction, par-

allèlement à un tronçon de la voie, de l'autoroute A7 jusqu'à Füssen, vient enlaidir un paysage magnifique. Quant à la route nationale du col de Fern, elle a été aménagée à grands frais. Le démontage du tronçon ferroviaire du côté allemand rendrait pratiquement inutile la caténaire située dans la partie autrichienne de la ligne, assainie il y a quelques années.

Les ministres bavarois et autrichien des transports ont maintenant opposé leur veto à la désaffectation du train de l'Ausserfern. Il reste à espérer que la DB et les Chemins de fer autrichiens se conformeront à la volonté des hommes politiques.



La Sava Dolinka: un joyau menacé

Les forces motrices de la Sava prévoient de rénover et de développer les installations des forces motrices de Moste au bord de la Sava Dolinka. Le bassin de compensation qui doit être construit inonderait 2 km de la vallée de la Sava entre les localités de Vrba et Bled et environ 38 ha de campagne. Le niveau d'eau du barrage varierait de 4 mètres. La région qui accueillerait ce projet représente, pour la protection de la nature, un site d'une grande richesse, abritant quantité d'espèces animales et végétales en danger. Le barrage projeté menace des sources ainsi que la zone humide de Brje, protégée au titre de patrimoine naturel. La construction du barrage signerait la disparition de l'une des plus grandes zones intactes de la vallée de la Sava.

C'est pourquoi CIPRA-Slovénie a adressé un message au ministre de l'environnement et du territoire, le Dr. Andrej Umek, et au ministre de l'économie, le Dr. Jože Zagožen. Cette lettre relève que l'intervention prévue

constituerait une violation de la Convention alpine, en particulier des protocoles «Energie», «Protection de la nature et entretien des paysages» et «Aménagement du territoire et développement durable». Les dommages occasionnés seraient irréparables; c'est pourquoi il faut absolument trouver un compromis pour concilier les intérêts économiques et les exigences écologiques.

CIPRA-Slovénie soutient donc le Comité pour la sauvegarde de la Sava Dolinka dans sa demande au gouvernement slovène de ne pas autoriser le projet. CIPRA-Slovénie est convaincue qu'il serait possible de trouver en commun des solutions pour les forces motrices de Moste qui tiendraient compte des impératifs tant économiques qu'écologiques.

CIPRA-Slovénie

Foto: CIPRA-Slovenija



La rivière Sesia est en danger

FP. – La rivière Sesia et ses affluents forment un écosystème resté très proche de l'état naturel. Mais toute une série de demandes viennent d'être déposées pour prélever son eau et réguler son cours afin de produire de l'électricité, ce qui porterait un grave préjudice au régime fluvial dans la Valsesia. En outre, on se trouve en présence d'une demande pour le moins étonnante concernant l'aménagement d'un parcours artificiel pour la pratique du canoë. A cet effet, un bras artificiel devrait être dérivé de la Sesia. Un «Comité pour la protection de la Sesia» a été constitué pour empêcher la destruction d'une des plus belles rivières italiennes. Ce comité a organisé le 9 avril dernier une importante manifestation de protestation contre ces projets, qui infligeraient des dégâts irréparables à la rivière. Parmi les adversaires des projets, on compte non seulement de nombreuses communes de la vallée ainsi que des pêcheurs et des particuliers, mais encore les associations et les écoles de canoë de la région.

CIPRA-Italie

Des pâturages objets de spéculation

Depuis quelque temps, de nombreux pâturages des Alpes italiennes ne sont plus exploités. Cette fois, il ne faut pas chercher la cause de cet abandon dans la crise que traverse l'agriculture de montagne ou dans les sévères prescriptions d'hygiène imposées pour la production de fromage, qui constituent néanmoins un obstacle considérable pour l'ajustement structurel. Pour une fois, la faute ne peut pas non plus en être imputée au loup ou à d'autres prédateurs effectuant un lent retour dans les Alpes. Cette situation s'explique plutôt par la spéculation des paysans des vallées, qui obtiennent des subventions plus élevées en étendant leurs surfaces de pâturage. Ils se présentent sur le marché avec des offres excédant la valeur réelle des pâturages. L'explosion des prix qui en résulte écarte du marché les petits éleveurs de montagne. Souvent, ces pâturages ne sont pas exploités, en raison d'un rendement peu intéressant, bien qu'un bail soit payé. Pour beaucoup de propriétaires de pâturages, seul compte le fermage. Que les pâturages soient en friche ou prétendument exploités ne les dérange pas. Ils favorisent ainsi la crise de l'élevage dans les Alpes. Les associations d'éleveurs sont tout de même conscientes du problème. Il reste à espérer qu'elles réussiront à venir à bout des abus de ces paysans peu scrupuleux.

CIPRA-Italie

© Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., München



Changements au sein de CIPRA-Autriche

BS. – Quand on mit au concours en 1994 un poste de coordinateur de projet pour la campagne d'information sur la Convention alpine dans le cadre des activités de CIPRA-Autriche, le choix s'arrêta sur Reinhard Gschöpf parmi un nombre important de candidats et candidates. Ce géographe passionné et cet allrounder à la grande expérience dans la gestion de projets a réussi à mettre sur pied durant les six dernières années un centre d'information et de documentation unique sur la Convention alpine, grâce au large soutien d'ONG dynamiques et de l'office de l'environnement autrichien. Travailler dans l'ombre, entretenir des contacts suivis avec des personnes s'investissant dans et pour l'espace alpin, assurer une collaboration régulière avec les médias, publier de nombreux ouvrages et répondre jour après jour à des demandes diverses, telles étaient ses activités. «Check – double-check – re-check» était la devise scrupuleuse qui le guidait dans ses recherches. Son engagement infatigable en faveur de l'espace alpin et la passion qu'il mettait à faire passer des idées fondamentales dans des textes à la formulation rigoureuse, resteront toujours sa marque de fabrique. Dans le



Foto: CIPRA-A

De nouvelles tâches!
Reinhard Gschöpf



Foto: CIPRA-A

Gudrun Streicher

futur, il va relever de nouveaux défis au sein du groupe parlementaire des Verts. En devenant expert en matière de transports et de tourisme, il ne tourne pas le dos à l'espace alpin.

Cher Reinhard, nous te souhaitons plein succès dans cette nouvelle voie. Puissent tes sources d'information ne jamais tarir!

Gudrun Streicher a succédé à Reinhard Gschöpf le 1^{er} août 2000. Habitante de l'espace alpin, géographe enthousiaste, elle a participé à l'Académie d'été de la CIPRA 1999. Amoureuse de la nature, elle sait faire preuve d'optimisme et d'idéalisme dans le domaine de la protection des Alpes. L'adresse du bureau de la Convention alpine de CIPRA-Autriche est la suivante: E-mail: streicher.cipra@oegnu.or.at, tél.: +43/1/40 113-34, fax : +43/1/40113-50.

Nouveau Conseil d'administration à CIPRA-Allemagne

AGü. – Stefan Köhler, jusqu'il y a peu expert en protection de la nature pour le Club Alpin Allemand, est nouvellement élu au poste de président et remplace ainsi Dieter Popp, qui a assumé cette fonction pendant des années. Pour des raisons professionnelles, M. Popp ne s'est pas représenté. Il continuera toutefois à participer aux activités de CIPRA-Allemagne en qualité de trésorier. Ont été élus vice-présidents Klaus Hübner, de la Ligue nationale pour la protection des oiseaux, et Erwin Rothgang, du Club Alpin Allemand. L'Assemblée générale a décidé en outre d'élargir le Conseil d'administration pour accueillir deux nouveaux membres, afin de permettre au plus large éventail possible d'organisations membres de collaborer en continu avec CIPRA-Allemagne. A tout d'abord été élu à ce poste le maire d'Hindelang, Roman Haug. C'est la première fois qu'un représentant communal devient membre du Conseil d'administration de CIPRA-Allemagne. Le groupe des jeunes de l'Association pour la protection de la nature a été nouvellement admise comme membre. Thomas Frey, représentant de cette association, a été élu comme membre du Conseil d'administration, afin de représenter aussi les intérêts de la jeune génération.

Rapport sur les cabanes des Alpes disponible

Réd. – Dans le cadre de la bourse d'études offerte par le Dr. Peter Goop à l'occasion du départ d'Ulf Tödter, ancien directeur de CIPRA-International, Nathalie Morelle a parcouru les Alpes à pied durant les années 1997 et 1998 (CIPRA Info 52/99). Son rapport de fin d'études a pu être imprimé grâce au soutien de l'association SOS-Dolomites et du Département Nature et paysage de la province de Bozen. Cette publication «Cabanes des Alpes – étude itinérante de 123 refuges dans les 7 Etats alpins contient des suggestions pour la protection pratique de l'environnement et la formation en environnement des visiteurs». Elle se consacre en premier lieu aux gardiens de cabane et aux acteurs de la formation en environnement, mais qu'intéressera également les hôtes des cabanes et peut être commandée en allemand, français et italien, à Nathalie Morelle, tél./fax 0044 115 849 31 29, e-mail nathalie.morelle@gmx.net.

L'exposition «Schöne neue Alpen» en versions italienne et française

Depuis quelque temps, l'exposition «Schöne Neue Alpen» (CIPRA-Info 50/98) connaît aussi une version italienne et une version française («Là-haut sur la montagne»). Pour plus d'informations, s'adresser à la Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., Frohschammerstrasse 14, D-80807 Munich, Tél.: 0049-89-359 85 86, Fax: 0049 89-359 66 22.

Non des ministres à la convention européenne sur les régions de montagnes

Réunis pour leur 12e conférence à Hanovre, le 8 septembre 2000, les Ministres européens responsables de l'aménagement du territoire n'ont donné aucune suite au projet de convention cadre européenne sur les régions de montagne. Ce projet de texte était proposé par le Congrès des Pouvoirs Locaux et Régionaux de l'Europe et l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe.

réd. – Le principe de cette convention sur les régions de montagne consiste à donner à toutes les régions de montagnes européennes un cadre de développement. Du fait de la diversité des régions de montagnes, ce texte est voué à trouver le plus petit dénominateur commun en se limitant à des généralités.

Les réactions négatives à ce projet de convention trouvent certainement leur origine dans le fait que personne ne se reconnaît dans ce texte du fait de son caractère trop général. D'autre part, ce texte part du principe que les régions de montagnes sont sous-développées, ce qui n'est pas le cas pour tous les espaces de montagne européens.

Les expériences de la Convention alpines

Les expériences accumulées depuis plus de 10 ans avec la Convention alpine montrent les difficultés à réunir dans un texte des éléments valables pour un espace tel que les Alpes. Les différences entre les régions et les pays alpins sont déjà telles qu'il est souvent délicat de se mettre d'accord sur un contenu qui soit pertinent et novateur pour toutes les régions. Ce qui vaut pour le tourisme dans une région des Alpes maritimes n'est pas toujours valable pour les Alpes autrichiennes. L'agriculture de montagne des Alpes françaises du Sud est confrontée à des problèmes climatiques et structurels tout autres que l'agriculture des Alpes suisses. La diversité que l'on retrouve dans les Alpes n'est rien par rapport à celle des différents massifs de montagne européens. On peut imaginer les problèmes à aborder la problématique du transport dans un même article valable autant pour les Alpes que pour le Caucase par exemple.

Des conventions régionales plutôt qu'une convention européenne

En regardant la carte de l'Europe, on trouve une dizaine de massifs montagneux transnationaux, des



© REIVAT AG

Pyrénées au Caucase, des montagnes d'Europe centrale aux Balkans. Pour réaliser l'Europe des régions, les conventions régionales sur le modèle de la Convention alpine peuvent constituer un instrument efficace. Si les espaces de montagne, particulièrement ceux qui sont transfrontaliers, se donnent des instruments à caractère obligatoire et spécifiques pour cet espace, les problèmes peuvent être abordés de façon constructive et intégrée, au profit autant de l'environnement que des habitants. Ce n'est pas la panacée mais dans tous les cas, une convention régionale accroît la conscience des problèmes.

Ce système de conventions régionales, au sens de l'Europe des régions, a également comme avantage de refléter la réalité régionale, ce qui constitue un contrepois aux réglementations européennes communes au niveau du Continent. La mise en œuvre du développement durable ne passe assurément pas uniquement par la rédaction de conventions. Mais le processus, appuyé sur le principe de subsidiarité, amène une prise de conscience qui facilite la résolution commune de problèmes communs.



© Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., München

L'Autriche se retire de l'étude concernant les transports dans la vallée supérieure du Rhin»

Les ministres des transports autrichien, liechtensteinois et suisse ont décidé l'année dernière de mener une étude commune sur l'évolution du trafic dans la vallée supérieure du Rhin. De façon tout à fait inattendue, l'Autriche s'est retirée de cette collaboration en août de cette année.

Réd. – La lettre d'intention signée le 8 septembre 1999 par les ministres des transports de l'Autriche, du Liechtenstein et de la Suisse définissait clairement les objectifs d'une étude commune. Devaient être évalués les flux de trafic actuels et prévus ainsi que les impacts des infrastructures projetées dans cette région. Il s'agissait, en se référant à l'art 2, par. 2, lit. j) de la Convention alpine, de réduire les nuisances et les risques du trafic intra-alpin, de façon à les rendre supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats.



Le contexte de l'étude fut ensuite précisé d'entente entre les trois Etats et un bureau d'étude a été mandaté. Contre toute attente, le 18 août de cette année, un chef de section du ministère fédéral autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie, annonçait que l'Autriche se retirait de l'étude sous le prétexte qu'on ne pouvait s'attendre à « aucun résultat supplémentaire essentiel pouvant être appliqué à des décisions politiques concrètes ». Selon ses détracteurs, l'étude mettait l'accent « de façon unidimensionnelle sur les aspects environnementaux ». Pourtant, la lettre d'intention stipule que l'étude en question doit examiner les impacts du trafic sur la qualité de vie et sur la qualité environnementale mais aussi sur la qualité des transports et l'évolution de l'aménagement du territoire. Les intérêts de l'environnement, de la société et de l'économie sont ainsi représentés à parts égales, tout à fait dans l'esprit du développement durable. On ne peut en aucun cas parler d'une « approche mettant l'accent de façon unidimensionnelle sur les aspects environnementaux ».

La CIPRA a demandé à la chancellerie fédérale autrichienne et à trois ministres de revenir sur cette décision. Sans succès. Mais le gouvernement du Land du Vorarlberg, directement concerné, s'est maintenant déclaré prêt à assumer la part autrichienne des coûts.

RPLP pour le Liechtenstein

Réd. – Le 25 septembre, le Liechtenstein a décidé par 71% de oui d'introduire, parallèlement à la Suisse, une redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) dès le 1er janvier 2001. Cette redevance concerne le transport de personnes et de marchandises à partir de 3,5 tonnes. On est maintenant sûr que la frontière avec la Suisse continuera de rester ouverte. Avec l'introduction de la RPLP par la Suisse, la mise en place de postes de contrôle à la frontière entre la Suisse et le Liechtenstein aurait été nécessaire, si le Liechtenstein n'avait pas pris cette décision.

Un stage à la CIPRA ?

CIPRA-International offre tout au long de l'année des places de stage dans ses bureaux du Liechtenstein. Un salaire est versé pour un stage de six mois. Les qualités exigées sont les suivantes:

Diplôme en sciences naturelles, évent. avec une autre formation universitaire, motivation à travailler au sein d'une ONG et dans le domaine environnemental, pratique d'au moins deux « langues alpines » (allemand, français, italien, slovène).

CIPRA-International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, tél. 00423 237 40 30, fax 00423 237 40 31, e-mail: cipra@cipra.org

4^e ForumAlpin en Italie

La quatrième édition du ForumAlpin s'est déroulée à Bergamo du 11 au 15 septembre 2000. Ce Forum est une plate-forme de dialogue entre les chercheurs de tous les pays alpins et des disciplines les plus diverses.

réd. – Avec les transports et la culture, le ForumAlpin 2000 abordait deux thèmes qui font actuellement l'objet d'importants débats dans le cadre de la Convention alpine. Quelques impressions :

Transports: plus de trafic n'implique pas une meilleure économie

La thématique des transports constituait un des thèmes principaux choisis par les organisateurs. Parmi les problèmes abordés, celui de la dissociation de la croissance des transports et de la croissance économique est apparu comme central. Si dans d'autres domaines comme la consommation énergétique ou la gestion des déchets, cette dissociation a même été comprise par les industriels, elle ne l'est pas encore dans le domaine des transports. De l'avis de R. Monheim (D-Bayreuth), de nombreux centres urbains ont déjà traduit dans les faits cette dissociation dans le domaine des transports. A l'échelle d'une région, cette approche n'existe pas encore. Les Alpes ont un défi à relever en tant que région européenne particulièrement sensible. Elles peuvent devenir un modèle de développement pour lequel moins de trafic est un plus.

Culture: les langues minoritaires, entre résistance et développement

Un des ateliers de la partie « culture » traitait des lan-



© Comune di Bergamo

**Bergamo
a accueilli le
4^e ForumAlpin**

gues minoritaires, en particulier du ladin et du romanche. H. Goebel, spécialiste de Salzburg, y montrait les processus et étapes nécessaires à la mise en place d'une forme de langue commune à partir de différents idiomes. A son avis, les aspects purement linguistiques sont très rapidement rattrapés par des aspects de sensibilités, des aspects historiques et psychologiques. Cette démarche d'élaboration d'une « langue commune écrite », nécessaire à la sauvegarde d'une langue minoritaire, n'implique à son avis en aucun cas la disparition de la pratique parlée des différents idiomes. L'expérience dans les Grisons avec le romanche le montre. Une étape future consiste certainement à accorder un statut officiel à ces langues minoritaires comme c'est déjà le cas en Suisse avec le romanche. Les langues minoritaires sont d'importants vecteurs de l'antropodiversité alpine.

Les ONG dialoguent avec la recherche

Il est rare de voir dialoguer scientifiques et représentant-e-s d'organisations non gouvernementales (ONG). Tout le monde aurait pourtant à y gagner. Dans leurs activités quotidiennes, les ONG dépendent de faits étayés scientifiquement. Et les scientifiques de leur côté ont besoin de partenaires pour vulgariser les résultats de leurs recherches.

Lors du ForumAlpin, lors d'un atelier de travail sur la « mobilité durable », des représentant-e-s d'associations et d'initiatives populaires ont eu l'occasion de soumettre directement à la communauté scientifique des points particuliers qui devraient – selon les ONG – faire l'objet de recherches.

Il en est résulté un vaste catalogue de questions portant sur des aspects divers des transports transalpins et intra-alpins. En voici quelques exemples: on manque toujours de critères étayés scientifiquement pour définir les « nuisances et les risques (...) supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et pour leurs habitats » (Cf. Convention alpine, article 2, paragraphe 2, *litera j*). Un réseau permanent d'observation du trafic et de ses impacts devrait aussi être établi, en premier lieu sur les axes de transit. En outre, on ne dispose pas de données sur le trafic aérien au-dessus des Alpes. Enfin, les conséquences de la construction de routes à grand débit sur l'économie régionale n'ont pas été étudiées jusqu'ici.

Le catalogue de questions peut être consulté dans son intégralité sur le site Internet de CIPRA-International (www.cipra.org). On trouvera des informations sur le ForumAlpin 2000 sur le site Internet www.montagna.org/forum2000/html

Andreas Weissen, président de CIPRA-International

