

ISSN 1016-9954



N° 72 · mai 2004 · 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



Les villes des Alpes

Chère lectrice, cher lecteur,

Depuis l'époque romantique, nous projetons volontiers sur les Alpes nos frustrations de citadins. Tout ce qui paraît manquer aux villes, comme la nature et la simplicité, est associé à tort aux montagnes et aux montagnards. Le fait qu'aujourd'hui deux tiers de la population de l'espace alpin vive dans des agglomérations urbaines, s'accorde mal avec cette image agropastorale.



© Andreas Weissen

contrôle social souvent rigide dans les communautés villageoises. Pour beaucoup, la "ville" devient synonyme de "liberté" et de "réussite". La population de montagne aussi a ses nostalgies : depuis l'industrialisation, les habitants des campagnes projettent tout un ensemble de désirs et d'attentes sur les villes.

La majeure partie des villes des Alpes sont de dimensions modestes : il s'agit souvent de bourgades historiques, de centres administratifs et de formation. Les villes des Alpes ont un destin similaire à celui des autres petites villes d'Europe : si elles ne conservent ou ne récupèrent pas un profil autonome et ne jouent pas à fond la carte de la durabilité, elles risquent de devenir de simples satellites des métropoles.

Les villes des Alpes ne sont pas des entités isolées. Depuis toujours, elles sont étroitement liées aux régions qui les entourent. Elles ont un intérêt économique à commercialiser les ressources des régions rurales (produits de qualité, activités de loisirs dans les paysages culturels et les paysages naturels). Plus la vitalité de l'espace rural est grande, plus important sera le potentiel de création de valeur de toute la région, y compris de la ville. Des coopérations fortes entre les villes et les régions qui les environnent constituent donc un facteur clef pour un développement durable de l'espace alpin. Il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine.

Les villes des Alpes pourraient aussi devenir les ambassadrices et les représentantes de la région alpine en Europe et dans le monde. Pour ce faire, il importe que ces villes aient tissé des liens étroits, au travers d'initiatives comme la "Communauté de travail des Villes des Alpes" et le réseau "Villes des Alpes de l'Année".

Andreas Weissen
Président de CIPRA-International

Editorial

L'urbanisation très rapide des régions situées à la frontière des Alpes et de leurs vallées principales est généralement oblitérée, même dans la Convention alpine et ses protocoles d'application.

Qu'on le veuille ou non, la plupart des études socio-économiques sur les Alpes se concentrent sur le changement structurel touchant les régions rurales. Le terme de "changement structurel" signifie généralement le départ pour les villes des habitants des villages de montagne et des vallées reculées. Cet exode s'explique par de nombreux facteurs, dont le manque d'emplois, et notamment d'emplois attractifs, ou un

SOMMAIRE

**Les villes des Alpes**

- 4 Histoire des villes des Alpes
- 5 Villes des Alpes et identité(s)
- 6 Croissance des villes sur un espace restreint
- Quel cadre pour les villes des Alpes ?

- 7 L'avenir de la campagne alpine : un Central Park pour les villes des Alpes ?

- 8 La ville des Alpes dépendent de la mobilité
- pour le meilleur et pour le pire

- 9 Maillage vert dans l'espace urbain

- 9 Réseaux de villes dans les Alpes

Représentations nationales de la CIPRA

- 10 Projets et défis de CIPRA-Slovénie

**Livre blanc/
Liste noire**

- 11 Programme de développement régional dans l'agglomération de Ljubljana/SI

- 11 Extension du trafic aérien à Bolzano/I

News

- 12 "Semaine alpine" : quatre organisations panalpines se rencontrent

Histoire des villes des Alpes

Tout comme pour les villes extérieures à l'espace alpin, la naissance et le développement des villes des Alpes s'explique surtout par des facteurs socio-politiques. Mais l'intensification de l'agriculture et le développement des possibilités de transport ont joué un rôle particulièrement important dans l'espace alpin.



© CIPRA

Réd. La particularité d'une ville des Alpes réside dans le fait qu'elle se trouve dans l'espace alpin et qu'elle est souvent environnée de montagnes. Si cette affirmation peut passer pour une lapalissade aujourd'hui, ce n'était pas le cas il y a deux ou trois siècles. En effet, les montagnes ne figurent qu'à peine dans les descriptions et les représentations de ces villes des 17e et 18e siècles. Au Congrès statistique de Londres, en 1860, on a convenu que toutes les agglomérations de plus de 2'000 habitants seraient dorénavant considérées comme villes. Aujourd'hui, cette limite inférieure connaît de très importantes variations. Tandis qu'au Danemark une agglomération de 200 habitants est déjà considérée comme une ville, la limite inférieure est de 50'000 habitants au Japon. En France et en Allemagne, le seuil est fixé à 2'000 habitants ; en Italie et en Suisse, à 10'000.

En prenant 5'000 habitants comme limite inférieure, on peut affirmer que la première ville de l'espace alpin remonte au 16e siècle. Entre 1700 et 1800, le nombre de villes des Alpes a passé de sept à neuf et, entre 1870 et 1900, de 20 à 42. Comme l'écrit en 1588 le théoricien de tout ce qui touche à l'Etat et au pouvoir, Giovanni Botero, les êtres humains se regroupent pour chercher une protection contre différents dangers, tels qu'il en existe dans les régions inhospitalières ou en temps de guerre. Dans l'espace alpin, le caractère limité de l'espace disponible joue aussi un rôle important. Les grandes agglomérations se constituent surtout dans les vallées car on y trouve plus de place et qu'il est plus facile d'y pratiquer l'agriculture.

Importance de l'agriculture

L'arrière-pays avait une grande importance pour l'approvisionnement en produits alimentaires des villes qui se développaient. L'altitude d'une ville et de ses environs jouait donc un rôle décisif pour son développement. Comme la période de végétation décroît avec l'altitude, l'agriculture est soumise à certaines contraintes en montagne, ce qui met un frein au développement des villes. De grandes villes n'ont donc pu se développer en altitude qu'avec l'intensification de l'agriculture. Au début du 19e siècle, la ville la plus

haute des Alpes se trouvait à 700 m. A la fin du siècle, elle culminait à 1600 m. Plus la population est devenue nombreuse et l'agriculture intensive, plus le potentiel de croissance urbaine a augmenté.

Influence des facteurs socio-politiques

On pense souvent que les villes des Alpes se sont surtout développées le long des axes de transport importants. Mais le trafic transalpin n'est pas le seul facteur décisif pour le développement de ces villes, comme le confirme le fait qu'aucune agglomération des montagnes suisses n'a pendant longtemps été considérée comme une ville. Si le trafic qui avait vraiment eu une importance déterminante, de grandes agglomérations auraient dû se constituer le long des principaux axes de transit transalpins.

Le développement de l'Etat et de la société a joué un rôle beaucoup plus important dans la croissance des villes des Alpes. La concentration des élites territoriales et de l'autorité dans le cadre de la constitution des Etats a été un des facteurs décisifs pour leur développement. Les premières impulsions sont souvent parties de la noblesse. Les villes étaient les centres du pouvoir étatique et religieux. Les possibilités de transport ont aussi influé sur leur développement. Au 16e et 17e siècles, le trafic fluvial sur les rivières et les canaux était un moyen important d'approvisionnement des villes. Les premières lignes de chemin de fer desservant les centres alpins sont apparues autour de 1850. Les effets de cette évolution sont décrits plus précisément dans l'article sur les villes des Alpes et la mobilité.

Aujourd'hui, la fonction d'une ville dans l'espace alpin repose surtout sur ses liens vis-à-vis de la région environnante. Le centre a une fonction importante dans la diffusion d'idées, d'innovations et d'expressions culturelles. Sa dépendance s'est restreinte car l'approvisionnement de la population en produits alimentaires est assurée par la multiplicité des moyens de transport.

Bibliographie : Jon Mathieu (1998) : Geschichte der Alpen 1500-1900 - Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft. Böhlau Verlag Wien-Köln-Weimar.

Le 29 juin, une rencontre internationale intitulée "La cité dans la montagne" aura lieu à Chambéry/F. Pour de plus amples informations, se rendre sur le site <http://www.montanea.org>.

Le numéro 24 de la revue L'Alpe est également consacré au thème des villes de montagne.

Villes des Alpes et identité(s)

Les villes localisées dans les Alpes ont-elles suffisamment de caractères communs pour que l'on puisse évoquer pour elles une identité propre ? Cette identité comporte-t-elle un lien avec la montagne qui les spécifierait et qui permettrait de parler d'une identité alpine ?

Il n'est guère facile de répondre à ces questions. En premier lieu, la ville est elle-même une catégorie hétéroclite, qui englobe des bourgs de 2000 résidents jusqu'à des capitales régionales. D'autre part, le caractère urbain entraîne en lui-même une certaine distance à la montagne : il suppose une accessibilité importante, une possibilité de développement industriel, de services ou d'implantation résidentielle que l'on ne trouve guère en altitude. D'un point de vue sociologique, on sait aussi que le mode de vie urbain, par définition, conduit à un attachement moindre au territoire et passe par des relations plus anonymes. Urbanité et alpinité ne font pas vraiment bon ménage, même si l'on n'adhère pas à la classique opposition entre la montagne rédemptrice et la civilisation urbaine corruptrice !

Diversité des relations à la montagne

A cette diversité de l'urbain correspond une diversité dans les relations à la montagne. Il n'y a pas une, mais des identités alpines de villes, aussi variées qu'elles le sont dans leur histoire et dans leur géographie. Certains centres répondent aux besoins en services d'une population rurale. D'autres se sont développées en fonction des voies de communication, par le contrôle de l'accès à la montagne. Une culture alpine ne s'est pas non plus inscrite dans les paysages urbains. De Turin à Innsbruck ou Trento, la personnalité des villes marque l'appartenance à une aire politique et sociale, à des régions de même histoire et de même culture. Des traits montagnards, lorsqu'ils apparaissent, sont insuffisants à façonner un paysage commun qui s'étendrait au-delà des territoires nationaux.

Identité urbaine et alpine : un phénomène contemporain

Pour autant, nous ne réfutons pas l'idée d'une identité urbaine et alpine. Mais celle-ci nous semble contemporaine, en cours de construction bien plus qu'héritée de l'histoire ou du milieu. Une nouvelle relation de la ville à la montagne se met en place et cela sur des valeurs communes à la plupart des pays occidentaux; elle fonde une identité alpine cette fois partagée par de nombreuses villes au sein de l'Arc alpin. Cela peut sembler paradoxal, au moment où les évolutions urbaines sont de moins en moins dépendantes de leurs ressources régionales.

Alors pourquoi et en quoi une nouvelle forme d'identité alpine ? Une raison essentielle mérite d'être rappelée : les villes de piémont et de vallée, aujourd'hui, ont débordé des zones de basse altitude. A travers les zones résidentielles ou des zones de loisirs plus ou moins de " nature ", elles se sont étendues jusque dans les espaces d'altitude. Il en résulte une ville-montagne, qui ne constitue pas forcément un tissu urbanisé continu, mais qui regroupe des espaces dont l'économie et la population sont intégrées et à caractère urbain. Cette ville est devenue ainsi alpine par sa seule extension. Quel que soit le jugement que l'on peut porter sur ce phénomène, il conduit à des préoccupations montagnardes pour les habitants ou leurs représentants politiques. Risques, contraintes de site, pratiques de loisirs ou pratiques éducatives, déplacements et transports ne se gèrent pas en dissociant la ville ou la montagne, mais sont à la fois de l'une et de l'autre.

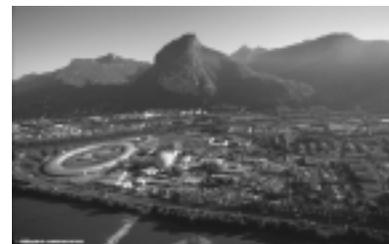
Transformer l'image et l'idéologie en projet

Cette imbrication apporte elle-même une plus-value aux villes. Elle leur permet de se distinguer sur des valeurs positives d'urbanité et de nature. La ville alpine se revendique alors comme telle parce qu'elle connote des images de ville-nature ou de ville-territoire.

Ce caractère aujourd'hui crée des liens, fonde des réseaux transfrontaliers, structure les villes des Alpes et fonde leur unité. Il reste aujourd'hui à lui donner une certaine consistance, à transformer l'image et l'idéologie en projet. Au-delà de l'extension subie, ou de l'intérêt à utiliser une image positive, la ville alpine peut devenir réellement une référence identitaire si elle qualifie un mode de développement, si elle apporte une réponse concrète à l'utopie de réconciliation entre la ville et son territoire dont elle est porteuse.

Marie-Christine Fourny-Kober, UFR géographie - Université Joseph-Fourier à Grenoble

© Grenoble Communication



Emboîtement de la ville et de la montagne : un défi pour l'évolution future.

Croissance des villes dans un espace restreint - Quel cadre pour les villes des Alpes ?



© Manfred Perlik

Le building des Services industriels d'Innsbruck/A, construit en 1926. Les villes des Alpes ne se limitent pas au Goldene Dachl, aux allées couvertes et au tourisme.

En 2003, la commune de St-Moritz est devenue l'agglomération urbaine la plus récente des Alpes. Avec ses 7 quartiers, St-Moritz compte 15'157 habitants. St-Moritz est-elle une ville ? Selon les critères habituels, à peine : sa superficie est 20 fois moins importante que celle de Berne. La densité démographique est de 30 habitants au km², contre 1000 habitants au km² pour Zurich et Bâle. Est-ce un problème pour la région ? Pour le moment pas. Cette région est prospère, et, avec Davos, elle est la seule région de montagne des Alpes suisses à ne pas recevoir d'aide. Le rapport entre population résidente et touristes est ici inversé, si bien que St-Moritz n'atteint qu'avec peine la taille officielle d'une ville, bien qu'elle soit considérée comme telle. St-Moritz est un cas particulier : tant sur le plan de sa taille très restreinte qu'au niveau de son produit d'exportation, le tourisme de luxe, qu'elle peut vendre sur place avec succès.

Outre des fonctions orientées vers l'extérieur, les villes ont aussi des fonctions orientées vers l'intérieur : celles d'un centre commercial et administratif pour la région environnante et leur propre population. Un grand nombre de petites villes ont ainsi vu le jour relativement tôt dans les vallées des Alpes. Du fait du peu d'espace laissé par un relief montagneux, de difficultés d'accès et de la faible croissance démographique, leur taille est restée limitée tant pour des raisons économiques que pour des questions de surface.

Changements en faveur des villes petites et moyennes

Aujourd'hui que les obstacles à l'accessibilité tombent, par la construction de tunnels, et qu'il est techniquement possible de construire sur quasi chaque versant de montagne, on pourrait imaginer d'implanter les centres de décision économiques et politiques en montagne. Mais actuellement, ce ne sont plus les marchés d'approvisionnement qui conditionnent la taille fonctionnelle d'une ville, mais les marchés du travail. Le changement structurel économique produit des prestations de services de plus en plus spécialisées. Ces branches dépendent d'un échange toujours plus rapide de connaissances et de prestations de services. Les régions métropolitaines sont fondamentalement avantagées à cet égard car le nombre de possibilités de communication y est beaucoup plus important que dans les petites villes.

On ne peut pas s'attendre à un changement fondamental, non seulement parce que les régions métropolitaines s'y opposeraient, mais aussi parce que les objectifs écologiques ont gagné en importance. Les surfaces disponibles sont limitées en raison des dangers naturels. L'extension

des surfaces se heurte souvent aux intérêts de la protection du paysage. Une densification des constructions va souvent à l'encontre des intérêts des investisseurs. Mais la séparation des fonctions pose également problème, c'est-à-dire, dans le cas qui nous occupe, une utilisation des villes alpines uniquement pour l'habitat et les loisirs. L'élément moteur est précisément la possibilité d'avoir plus de surface à disposition.

Que reste-t-il comme perspective d'avenir aux villes des Alpes ?

Les villes des Alpes n'ont un avenir que si, premièrement, elles disposent d'une région environnante habitée, pour laquelle elles remplissent certaines tâches sociales. Deuxièmement, les villes sont, par définition, orientées vers l'extérieur et y gagnent une partie de leur identité, de leur attractivité et de leur infrastructure urbaine.

Les petites villes, et donc les villes des Alpes, n'ont cependant qu'une possibilité restreinte de poursuivre une production orientée vers l'extérieur. St-Moritz est tant une exception qu'un cas normal : une exception, car seul un petit nombre de localités évoluent dans ce secteur touristique. Un cas normal, car le tourisme de luxe n'apporte pas de plus-value régionale élevée. Dans de nombreux cas, comme lors de la construction de parcs à thèmes, les charges et les bénéfices sont répartis de manière encore beaucoup plus désavantageuse.

Les villes des Alpes ne conservent leur fonction et leur légitimité sociales que tant qu'elles sauvegardent leurs deux fonctions, la "fonction de réseau" orientée vers l'extérieur tout comme leur "fonction d'approvisionnement" orientée vers l'intérieur. Comme la répartition actuelle de la population et la différenciation des branches économiques ne devraient guère changer fondamentalement, la possibilité d'orientation vers l'extérieur est très limitée. Cela signifie en même temps que l'intérêt public à l'intérieur et à l'extérieur des Alpes pour ces villes doit être assez grand pour que l'on voie dans ces villes une qualité digne d'être conservée et pour contribuer financièrement à leur entretien. Cela implique de donner autant d'importance à la culture régionale, aux relations sociales, aux structures architecturales et à la diversité d'exploitation qu'à la culture traditionnelle, à la protection classique de l'environnement ou à la recherche d'une biodiversité élevée.

Manfred Perlik, WSL, Programme "Le paysage dans les espaces périurbains", CH-8903 Birmensdorf, manfred.perlik@wsl.ch; EPFL, LADYT, CH-1015 Lausanne



© Manfred Perlik

Métallurgie dans l'entreprise Voestalpine à Bruck an der Mur/A.

L'avenir de la campagne alpine : un Central Park pour les villes des Alpes?

La CIPRA a demandé à Bernard Debarbieux si la campagne alpine devient ou devenait un Central Park pour les villes des Alpes. Prenant la commande au mot et faisant un détour par le modèle originel et ses dérivés, il nous expose son point de vue sur la question.

Central Park est un célèbre parc urbain situé au cœur de New York. Il a été dessiné à partir de 1857, aux marges de la ville d'alors, par F. Olmsted qui, s'inspirant des théories anglaises du paysage, a voulu mettre à disposition des classes populaires un paysage certes très transformé, mais qui offrait une représentation de la nature très harmonieuse. Le succès artistique et populaire de ce parc a conduit quantité de villes nord-américaines à passer des commandes comparables à cet architecte paysagiste. Jusque là, le modèle reste très urbain et la référence très artistique ; peu de points communs donc avec n'importe quelle région naturelle de montagne.

La montagne artificialisée

Toutefois, très rapidement, on commence à imaginer d'aménager des montagnes états-uniennes à l'image de ces parcs. En 1864, le New York Times, propose qu'on fasse du massif des Adirondacks un " Central Park for the world ". Ce massif, situé au nord de l'Etat de New York est très peu peuplé et très peu mis en valeur. En 1910, l'Etat de New York l'érige en parc naturel d'Etat (state park) : les activités minières et forestières périssent ; les petits centres se reconver-tissent en modestes stations touristiques. Entre temps, le tout premier parc d'Etat américain avait été créé en Californie, dans la haute vallée du Yosemite. L'aménagement touristique et paysager en avait confié à F. Olmsted qui tentait là sa première expérience hors des parcs urbains. On sait ce qu'il est advenu : ce parc, transformé en Parc National en 1890, combine accueil de très nombreux touristes et gestion de l'environnement, à l'exclusion de la moindre activité agricole, pastorale ou forestière.

Les campagnes alpines ont-elles quoique ce soit en commun avec le Central Park originel ou l'un de ses dérivés montagnards ? Non, au premier abord. Pas de mesure de protection aussi radicale et globale. Pas de travail de paysagiste. Par contre, une vie rurale et urbaine importante qu'aucun règlement n'a tenté d'exclure ou de reconverter vraiment. Enfin, si les campagnes alpines devaient être aménagées en Central Park, ce ne serait sans doute pas principalement pour le bien-être des habitants des villes des Alpes, trop peu nombreux pour une si grande étendue à utiliser. Un Central Park alpin serait à la dimension de la population urbaine de toute l'Europe, " un Central

Park for Europe " pour paraphraser le quotidien new-yorkais. On n'est pas très loin du " terrain de jeu de l'Europe " prophétisé par Leslie Stephen il y a plus d'un siècle.

Ville et campagne alpine : une complémentarité ténue

Toutefois, à y regarder de plus près, l'hypothèse mérite qu'on y réfléchisse un peu mieux. Que sont les villes des Alpes à l'égard de leurs campagnes environnantes ? Les fonctions de services à destination des populations rurales environnantes, qui avaient justifié l'existence de la plupart de ces villes jusqu'au milieu du 19e siècle, comptent désormais très peu à côté des activités industrielles, de transport ou d'administration. Les villes alpines vivent depuis longtemps comme des étrangères à l'égard des fonctions productives des campagnes environnantes. Le tourisme lui-même, que l'on a peine à ranger parmi les activités rurales, fonctionne avec des flux de personnes, de services et de marchandises qui ne concernent pas prioritairement ces villes alpines, hormis les plus grandes et celles qui ont la capacité à être de véritables capitales régionales. Les villes traditionnelles sont parfois même concurrencées par les principales de ces stations, comme Davos ou Chamonix, quand elles sont bien équipées en services divers. Tout cela contribue à l'atonie générale des villes des Alpes qui, depuis un siècle, ont présenté en moyenne des taux de croissance modestes comparés à ceux des grandes métropoles situées au pied de la chaîne.

Dans ces conditions, hormis les complémentarités dans les systèmes de production dont on vient de voir qu'elles sont devenues ténues, que reste-t-il des relations entre villes et campagnes alpines ? L'envahissement résidentiel attesté par l'explosion des migrations pendulaires ; les loisirs de proximité qui contribuent à l'augmentation spectaculaire des flux routiers ; quelques circuits courts de commercialisation des productions agricoles. Finalement, on n'est pas très loin du type de rapport qui existe entre les pseudo-Central Parks de la montagne américaine et les grandes villes environnantes. La différence d'échelle en plus.

Bernard Debarbieux, Professeur à l'université de Genève, Département de Géographie, bernard.debarbieux@geo.unige.ch



© Bernard Debarbieux

Image idyllique de la campagne alpine et célébration des traditions par le paysage.



© Bernard Debarbieux

Quand économie pastorale et économie touristique se confondent dans le maniement des symboles.

La ville des Alpes dépendent de la mobilité, pour le meilleur et pour le pire

Les fonctions des villes des Alpes sont évolutives à travers l'histoire. Elles ont assumé le rôle de centres régionaux, mais également d'étapes sur la route des cols transalpins et de relais culturel et économique pour les Etats centraux. Leur dépendance des centres extra-alpins va grandissante au cours de l'histoire. Ce phénomène est lié à l'évolution de la mobilité.



Bellinzona, la gare en 1875.

© Gian Paolo Torricelli

La ville dans les Alpes doit sa propre existence à la mobilité. Au XVI^e siècle Brigue, Briançon, Bellinzona ou Chiavenna étaient déjà villes, alors qu'elles comptaient 3 ou 4'000 habitants. En raison des temps longs de transport on y trouvait des tribunaux, des églises, des marchés régionaux. On circulait à pied et l'habitat était en général très dense, réduit et délimité par des murs d'enceinte ou des obstacles du relief. Ayant quelques fonctions centrales, ces petites villes pouvaient néanmoins exercer leur position sur les itinéraires de la circulation transalpine, en termes d'offre de services sur les réseaux locaux des chemins de col. Certaines évoluèrent ainsi comme des centres importants pour les échanges entre la Plaine du Pô et la Vallée du Rhône ou le Plateau suisse. Mais dans tous les cas elles développèrent des liens privilégiés avec les capitales péri-alpines, où une grande part de la production locale (fromage, viande, bétail) était vendue en échange de sel, de céréales, d'épices, où étaient enfin organisés les circuits de l'émigration saisonnière.

Les axes routiers transalpins

Le premier grand changement se passa entre la fin du XVIII^e et le début du XIX^e siècle, avec la chute de l'ancien régime et la substitution des chemins par les routes de col. Dès l'origine la route avait des fins militaires; elle devint le principal instrument de la maîtrise du territoire de l'Etat-nation. Par les fortifications et le contrôle des flux elle matérialisa ainsi la frontière; elle permit de plus la diffusion dans l'espace alpin de marchandises et de produits de consommation contre lesquels l'artisanat et l'élevage locaux ne purent, à la longue, résister. Le cycle de la ville des Alpes - qui n'était devenue parfois qu'un siège éloigné de garnison - semblait se conclure, parallèlement aux vagues migratoires sans précédent qui caractérisèrent les Alpes au XIX^e siècle.

La route et le chemin de fer, moteurs du "progrès"

Dans la dernière partie des années 1800, toutefois, le développement du transport ferroviaire donna aux Alpes de nouveaux immigrants et une nouvelle impulsion à l'urbanisation. Avec la houille blanche, le chemin de fer fut le vecteur de l'industrialisation des vallées et permit le développement du tourisme dans la haute montagne. La forme de la ville était maintenant celle de la conurbation industrielle, étirée le long des lignes de chemin de fer, comme par exemple à Modane, à Domo-

dossola ou à Chiasso.

Dans l'après-guerre ce fut l'époque du tourisme de masse et les Alpes virent se développer d'une part, les investissements et les spéculations dans l'immobilier et l'exploitation de la haute montagne et d'autre part la réalisation de nouvelles routes d'accès aux stations. En quelques années, parallèlement à la croissance du trafic, la circulation automobile devint le mode dominant de transport, et c'est sur ce mode que s'effectua la dernière phase de l'urbanisation de l'espace alpin. On ne pourrait expliquer autrement l'étalement de l'espace bâti, désordonné, sans plan apparent, qui envahit désormais certains fonds de vallée, comme en Valais ou en Valteline, ni par ailleurs le mitage urbain des collines et des versants des lacs préalpins.

La mobilité, facteur de congestion

Aujourd'hui la population des Alpes est essentiellement urbaine, mais elles n'ont presque plus d'industrie et ne jouent plus de rôle important sur le réseau des transports. Au contraire, les villes des Alpes en sont dépendantes. Rares sont celles dont l'autonomie est garantie par la mise en valeur des ressources locales. La ville dans les Alpes est plutôt une ville de mouvements, bien reliée avec les grands agglomérations de l'avant-pays, elle tend à devenir un quartier résidentiel, plus rarement une agglomération spécialisée dans les services de gestion et de direction, dépendant directement d'un centre métropolitain. Presque toutes ces agglomérations sont tributaires de la mobilité automobile, qui cependant est la plus grande source de nuisances pour l'environnement et la santé, qui pèse sur la qualité de la vie des régions alpines. Il n'y a pas seulement l'impact des quelques 4 millions de poids lourds en transit à travers les Alpes, auxquels il faudra bien imposer un jour le transfert sur le rail. Il y a surtout le trafic interne, d'origine et de destination dans les agglomérations des régions alpines, qui produit la plupart des coûts externes, en termes de pollution de l'air, de bruit, de congestion ou de dégradation des infrastructures. Le trafic d'agglomération sera l'un des grands enjeux du développement territorial des Alpes du XXI^e siècle.

Gian Paolo Torricelli, section de planification urbaine, administration cantonale du Tessin, CH-6501 Bellinzona, gian-paolo.torricelli@ti.ch



Habitat dispersé, conséquence du développement de la mobilité individuelle (Cadenazzo, Plaine de Magadino).

© Gian Paolo Torricelli

Maillage vert dans l'espace urbain

Réd. Les villes dans les Alpes sont confrontées à la nature d'une toute autre manière que celles se trouvant dans les grandes plaines. Leur horizon est systématiquement composé des sommets qui l'entourent, ce qui matérialise en tout temps la confrontation de l'urbanité avec la nature.

La ville est le lieu par excellence de l'artificialité dans lequel l'espace est réduit à sa fonction anthropique : habitat, commerce, industrie, voies de communication. On peut interpréter l'espace urbain comme une négation de la nature, une parodie de la lutte contre celle-ci. Lorsqu'un espace n'est pas construit, il n'est pas vu comme un havre de nature mais comme une réserve foncière pour une extension ultérieure. Même les parcs publics ne font pas exception à cette règle. Leur pérennité est à l'ordre du jour dans de nombreuses cités. L'exemple de Grenoble en est une illustration. Un parc public boisé de la ville est en train d'être sacrifié aux vellétés des autorités qui veulent construire un stade et un parking malgré une mobilisation très virulente des habitants et des associations.

Cependant, depuis quelques décennies, la planifica-

tion urbaine est dans une phase d'évolution qui tente de combiner la stratégie de " couronne verte " autour des agglomérations à une stratégie d'implantation d'un maillage de surfaces de nature à l'intérieur de l'espace bâti. De même qu'en région rurale on tente de mettre en place des corridors écologiques entre des espaces naturels d'intérêt particulier, les villes commencent à élaborer des corridors verts mettant en réseau par exemple la rivière ou le fleuve et la couronne verte entourant l'espace construit. Cette invitation faite à la nature de sortir de son confinement peut être interprétée comme un signe de l'acceptation d'une combinaison ou d'une confrontation de l'urbanité avec la nature.

Ces espaces de nature, petits ou grands, intégrés dans le maillage urbain, n'ont pas directement de fonction économique, mais peuvent devenir les porteurs d'identité, permettant aux citoyens de trouver dans leur proximité immédiate ce qu'ils vont normalement rechercher dans les espaces périurbains ou campagnards. Ils sont en train de devenir un élément indispensable de la capacité de fonctionnement d'une ville.



© CIPRA
Friches urbaines comme partie intégrante de la réalité urbaine.

Réseaux de villes dans les Alpes

Réd. Dans l'espace alpin, on trouve deux réseaux regroupant des villes, la Communauté de travail Villes des Alpes et la Communauté d'intérêts Ville des Alpes de l'Année.

La Communauté de travail Villes des Alpes, fondée en 1988, compte plus de 20 villes de tout l'Arc alpin. Actuellement, elle s'investit surtout dans les domaines suivants : population et culture, sport et tourisme.

La communauté de travail coordonne la participation de jeunes des villes membres à l'organisation des activités prévues pour les "Universiades" d'hiver d'Innsbruck/A et pour les Jeux olympiques d'hiver 2006 de Turin/I. Dans le domaine culturel, la communauté de travail soutient la mise en place d'un réseau de musées de toutes les villes membres. Un autre groupe de travail étudie la possibilité de créer une " bourse internationale du tourisme dans les villes alpines " dans le cadre de la Bourse internationale pour le tourisme de montagne, qui aura lieu à Trente, début octobre 2004. Enfin, en collaboration avec des universités de tous les Etats membres, la communauté de travail prend part à la planification et à l'organisation d'une étude sur le lien des jeunes à leur région de montagne.

L'idée de la "Ville des Alpes de l'Année" est née à Villach/A, en 1997, dans le but de développer des modèles durables à même d'harmoniser les paysages naturels, l'activité économique et la vie urbaine dans les Alpes. Il s'agissait également de mettre en œuvre la Convention alpine et de sensibiliser politiciens et citoyens à un développement durable de leur espace de vie.

Depuis 1997, 7 villes ont été désignées par un jury international et ont porté le titre de "Ville des Alpes de l'Année". Toutes les anciennes Villes des Alpes de l'Année se sont regroupées en une communauté d'intérêts (CI) fondée en 2003.

Les priorités des activités de la CI "Ville des Alpes de l'Année" sont les suivantes : un soutien à chaque "Ville des Alpes de l'Année" dans le développement de projets et l'établissement d'un programme ainsi qu'un travail d'information et de formation concernant les objectifs de la Convention alpine. Il s'agit également de favoriser l'échange d'informations entre les "Villes des Alpes de l'Année", de mettre sur pied et de développer des projets de coopération.

Liens : www.cittalpi.net, www.villedesalpes.org



La CIPRA peut se définir comme un réseau de représentations nationales. Ces représentations fonctionnent de manière indépendante dans tous les pays des Alpes. Afin de mieux comprendre cette diversité, nous vous proposons un portrait des représentations nationales de la CIPRA dans le présent CIPRA-Info et les numéros suivants.

Projets et défis de CIPRA-Slovénie



© CIPRA, CIPRA-Slovenija

L'équipe de CIPRA-Slovénie.

Réd. CIPRA-Slovénie est constituée par une petite équipe de gens souhaitant atteindre certains objectifs dans le domaine de la protection des Alpes, par différents projets, activités, campagnes et études. En tant qu'organisation non-gouvernementale (ONG), CIPRA-Slovénie s'efforce aussi d'avoir un impact sur l'opinion publique et de sensibiliser la population à des questions importantes, touchant la protection de l'environnement et l'évolution des Alpes.

Actuellement, CIPRA-Slovénie emploie quatre personnes, effectuant un 150 % en tout, dont le 10% seulement est payé. Jernej Stritih est le président de CIPRA-Slovénie, Matej Ogrin le directeur, Dusan Prasnikar est collaborateur spécialisé et Mateja Pirc stagiaire. Pour le moment, le bureau de CIPRA-Slovénie n'est encore ouvert que six heures par semaine. Il se trouve à l'Institut slovène des sciences forestières, Vecna pot 2, à Ljubljana.

Engagement en faveur du parc régional de Kamnisko-Savinjske Alpe

Le projet le plus important de CIPRA-Slovénie est le parc régional de Kamnisko-Savinjske Alpe. CIPRA-Slovénie coordonne ce projet, d'entente avec le parc paysager de Logarska d.o.o, et elle s'efforce d'harmoniser les différents intérêts des communes, des associations et de la population locale. CIPRA-Slovénie a ainsi réalisé l'année dernière, avec Logarska d.o.o, une analyse AFOM (atouts-points faibles-ouvertures-menaces) avec les différents groupes d'intérêts (paysans, alpinistes, personnes vivant du tourisme, etc.), afin de trouver un terrain d'entente. CIPRA-Slovénie a aussi dressé une carte avec toutes les catégories de protection existant déjà sur le territoire du parc. Cette année, CIPRA-Slovénie travaille à nouveau, avec Logarska d.o.o, à convaincre la population et les communes et à leur exposer tous les intérêts que repré-

senterait un parc régional.

Autre projet important, qui n'en est encore qu'à ses débuts : la campagne en faveur d'une politique des transports durable en Slovénie. Bien que l'on puisse se rendre compte chaque jour de l'augmentation du trafic sur les routes slovènes, aucun parti ou ONG ne s'est encore attaqué au problème. CIPRA-Slovénie souhaite rechercher des solutions favorables à une " mobilité douce ", avec d'autres initiatives locales et toutes les personnes intéressées.

D'autres projets, concernant notamment le domaine de la formation, sont menés en collaboration avec le WWF. Aussi la campagne en faveur de la Convention alpine a rencontré un franc succès : en novembre 2003, la Slovénie a ratifié tous les protocoles de la Convention alpine.

Problèmes financiers typiques des ONG

Comme toutes les ONG, CIPRA-Slovénie connaît de gros problèmes financiers. Elle a donc plus d'idées que de moyens de les mettre en œuvre. Néanmoins, CIPRA-Slovénie peut mener à bien quelques-uns de ses projets, à l'aide de différentes organisations (par ex. Gozdarski Institut Slovenije, Oikos d.o.o, ZRC-SAZU) et grâce à l'enthousiasme de ses collaborateurs.

Priorité à la collaboration

CIPRA-Slovénie souhaite devenir une ONG établie et bien connue en Slovénie dans le domaine de la protection des Alpes. Son but est de faire passer le nombre de ses membres d'environ 50 à plus de 500, afin que les gens qui souhaitent travailler dans le domaine de la protection des Alpes, puissent mettre en œuvre leurs idées auprès de CIPRA-Slovénie. Priorité est dorénavant donnée à la collaboration avec d'autres ONG de Slovénie et avec les communes.

CIPRA-Slovénie a été créée en 1977. Les premières années, sa direction se trouvait dans les locaux de la Fédération des Urbanistes de Slovénie, puis au Parc national de Triglav. CIPRA-Slovénie est une ONG depuis 1998. Cependant, cette structure n'a pas apporté les résultats escomptés, car seul un petit nombre de membres fondateurs se sont acquittés de leurs engagements annuels. CIPRA-Slovénie n'a donc pas pu atteindre ses objectifs. Une association a été fondée en janvier 2004. Tout le monde peut en devenir membre, collaborer à des projets de protection de l'environnement, mettre à disposition des informations et faire part de ses propositions. CIPRA-Slovénie souhaite ainsi constituer peu à peu une large équipe de spécialistes et d'autres personnes intéressées à travailler dans le domaine de la protection des Alpes.

Exemple livre blanc

Programme de développement régional dans l'agglomération de Ljubljana/SI

Réd. Un programme de développement régional, coordonné par la Regional Development Agency of the Ljubljana Urban Region (RRA LUR), a été lancé à l'occasion de l'entrée de la Slovénie dans l'UE. Il entend améliorer la qualité de vie dans la région et favoriser un avenir durable. 48 projets sont prévus dans différents domaines. Le plus important d'entre eux consiste à développer un système de transports publics dans l'agglomération de Ljubljana.

L'augmentation constante du trafic individuel est l'un des problèmes les plus importants de la région de Ljubljana. Pour être bien acceptés et utilisés par la population, les transports publics doivent être rapides, confortables et écologiques. On prévoit donc la construction de lignes de trams. A l'extérieur de la ville, ces trams emprunteront les lignes de chemin de fer existantes et à l'intérieur de nouvelles voies aménagées le long des rues. On garantit une certaine convivialité avec un système de tickets et de prix uniformisés et l'introduction d'un horaire cadencé. Le but est que 80% au moins de la population de la région ait accès aux transports publics avec un tram tous les

30 minutes au moins.

Les premières étapes du programme ont déjà été réalisées et des études de faisabilité effectuées. La première ligne de trams reliera Kamnik, tout au nord de la Slovénie, à Dolgi most, au sud de Ljubljana. Le financement de ce projet est assuré par les communes concernées, des fonds de l'UE et par une taxe sur l'essence. En 2002, les communes ont signé un contrat de financement pour la période 2002 - 2006. Le coût du programme est estimé à environ 173 millions d'euros.

Infos : www.rralur.si, www.tramvaj.com

© CIPRA-Slovenija



Les régions alpines de Slovénie sont aussi des-servies par les transports publics.

Protocole Transports, art. 9: Afin de maintenir et d'améliorer de façon durable l'organisation économique et la structure de l'habitat ainsi que le caractère attractif et touristique de l'espace alpin, les Parties contractantes s'engagent à encourager la création et le développement de systèmes de transports publics conviviaux et adaptés à l'environnement.

Exemple liste noire

Extension du trafic aérien à Bolzano/I

Réd. L'aéroport de Bolzano/I a déjà fait l'objet de contestations à plusieurs reprises. En 1997, le gouvernement du Tyrol du Sud a décidé d'amorcer une restructuration de l'aéroport, contre laquelle trois recours ont été présentés. En 2000, le tribunal administratif de Bolzano a confirmé que les projets d'extension auraient dû être soumis à une étude d'impact sur l'environnement.

Dernier élément dans cette affaire : le président de la compagnie de navigation aérienne Air Alps a demandé un financement croisé du trafic aérien par la société de l'autoroute du Brenner. Ceci malgré le fait que le gouvernement du Tyrol du Sud avait promis en mai 1997, dans une brochure adressée à la population, que la rentabilité de l'aéroport était assurée sur la base de données portant sur des aéroports de taille comparable. Cette brochure affirmait également que l'on ne dépasserait pas cinq vols de ligne par jour et que tous les décollages et atterrissages se feraient entre 6h00 et 22h00. Mais, dès le 26 avril, le nombre de vols a passé à six par jour, selon l'horaire de la compagnie Air Alps. Par ailleurs, le dernier vol de Rome

arrive à Bolzano à 22h30. La promesse que l'extension de l'aéroport se limiterait à l'aire existante, n'est pas non plus respectée. Selon une lettre adressée en décembre 2003 par le conseiller du land en charge des transports, l'achat d'un terrain s'avère nécessaire. L'association écologiste Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol, s'oppose, avec le WWF, Italia Nostra et des riverains, à cette extension du trafic aérien et proteste contre le non-respect des promesses faites par le gouvernement du Tyrol du Sud.

Infos : www.umwelt.bz.it/frame_presse.htm

© CIPRA



Malgré les promesses, l'extension de l'aéroport de Bolzano ne se limitera pas à l'aire existante.

Protocole Transports, art. 12 (2): Les Parties contractantes s'engagent à améliorer les systèmes de transport public permettant de relier les aéroports se trouvant en bordure des Alpes et les différentes régions alpines, afin d'être en mesure de répondre à la demande de transports sans augmenter les nuisances sur l'environnement. Dans ce contexte, les Parties contractantes limitent, autant que faire se peut, la construction d'aéroports et l'agrandissement significatif des aéroports existant dans l'espace alpin.

"Semaine alpine": quatre organisations panalpines se rencontrent



© Kranjska Jasna

Les environs de Kranjska Gora, un cadre idéal pour les excursions lors de la Conférence.

Réd. Cette année, la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA), le Comité scientifique international sur la recherche alpine (ISCAR), le réseau de communes "Alliance dans les Alpes" et le Réseau Alpin des Espaces Protégés (Alparc) organisent conjointement une conférence dans le cadre d'une "semaine alpine". Elle aura lieu du 22 au 25 septembre à Kranjska Gora/SI. Le thème choisi est "Les Alpes de la génération à venir - des prévisions à l'action".

Cette démarche collective de représentants d'ONG, de milieux scientifiques, de communes et d'espaces protégés montre que les acteurs des Alpes sont unis par d'étroites relations et œuvrent ensemble à la promotion d'un développement durable. Grâce à la réunion de quatre grandes organisations, le public des conférences de ces organisations pourra ainsi se retrouver dans un seul lieu en même temps.

La division thématique choisie pour cette semaine alpine permet une approche pluridisciplinaire. Dans un premier module on traitera des perspectives géné-

rales de l'espace alpin, de la thématique de la gestion des ressources naturelles dans un contexte de réchauffement du climat, sous l'angle de la biodiversité et de la gestion des ressources en eau. Le deuxième module se concentrera sur le patrimoine naturel et culturel des paysages dans l'espace alpin. Le troisième module abordera les aspects économiques, au niveau du tourisme, du développement régional, le tout dans le contexte de l'élargissement de l'UE. Dans le dernier module, l'attention des participants sera attirée sur les thématiques socioculturelles de l'Arc alpin.

De nombreux workshops sont proposés en plus du programme principal. Des projets en cours et à venir, dans le domaine de la recherche et de la mise en oeuvre, y sont présentés et discutés. La semaine alpine trouvera sa conclusion dans le cadre de 6 excursions thématiques dans la région de Kranjska Gora.

De plus amples informations sous www.alpweek.org.



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

AZB FL-9494 Schaan / P. / JournalZ
2/04

Adressberichtigungen nach A1, Nr. 552, melden. Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient. Porre una crocette secondo il caso	
Weggezogen: Nachsendefrist A démenagé: Délai de réexpédition expiré Rasocato Termine di ripedizione scaduto	Un- angenehm insuffisante insufficiente
	Nicht- abgeholt Inconnu Scopo ritirato
	Annahme verweigert Refusé Respinto
	Gestorben Décédé Deceduto

IMPRESSUM

Bulletin d'information de la CIPRA
Publication trimestrielle

Rédaction (réd.): Andreas Götz, Michel Revaz, Aurelia Ullrich, Sarina Eisenring - CIPRA-International - Autres auteurs: Andreas Weissen, Marie-Christine Fourny-Kober, Manfred Perlik, Bernard Debarbieux, Gian Paolo Torricelli - Traductions: Fabienne Juilland, Marcella Morandini, Nataša Leskovic Uršič, Renate Zauner - Reproduction avec mention de la source - Imprimé sur papier recyclé - Versions française, italienne, allemande et slovène - Layout: Felix Hahn, Sarina Eisenring - Tirage: 11.000 ex. - Impression: Gutenberg AG, Schaan/FL - Photo de couverture: Ralph Feiner, Chur

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

Représentations nationales:

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

CIPRA-Slovenija, 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-Südtirol, 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, nmg@bergsport.com, www.nmg.bergsport.com