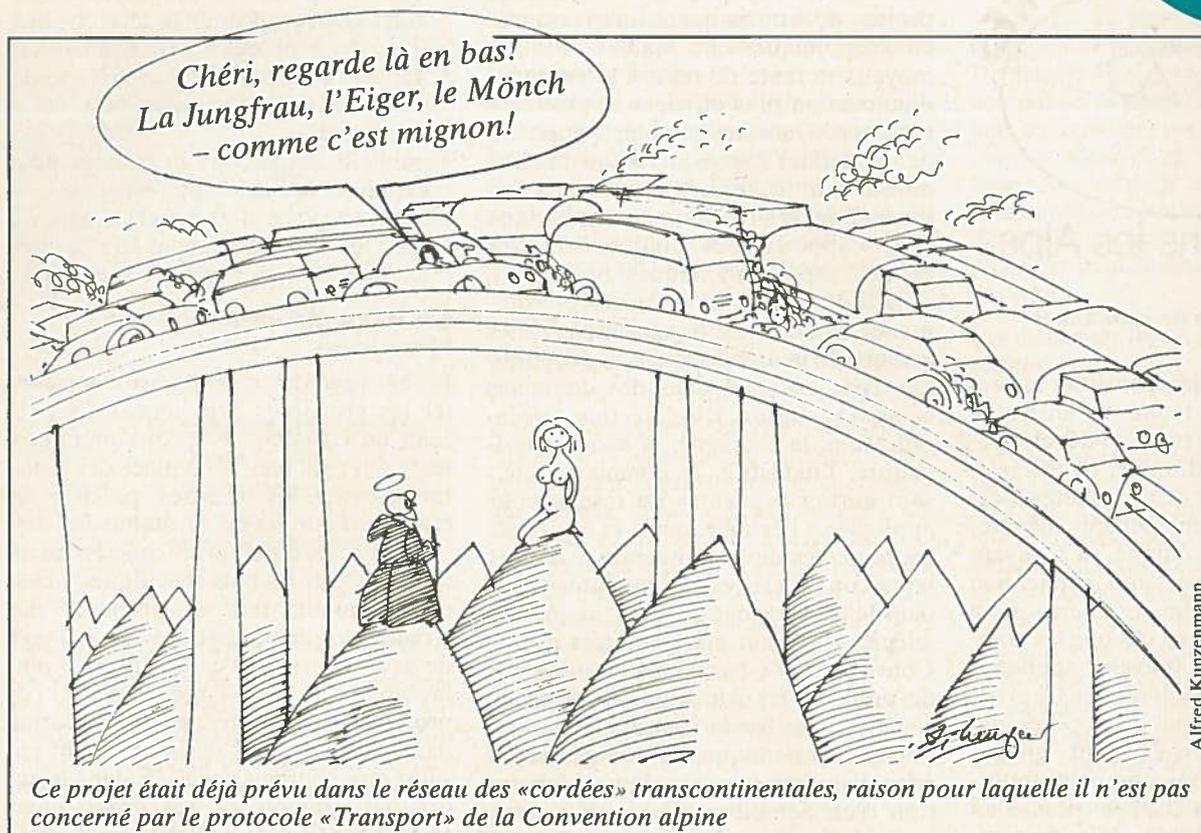


Convention alpine – le point crucial reste le transport



Alfred Kunzenmann

Ce projet était déjà prévu dans le réseau des «cordées» transcontinentales, raison pour laquelle il n'est pas concerné par le protocole «Transport» de la Convention alpine

Les ministres de l'environnement des pays alpins et de l'Union européenne se sont encore une fois tirés d'affaire. La 4e Conférence alpine, le 27 février à Brdo, menaçait au début de capoter. Ils ont toutefois réussi en dernière minute à voter un protocole, hélas très faible, sur le tourisme. Pour le protocole transports qui reste très controversé, on ne relève aucune solution satisfaisante en vue. La version discutée actuellement menace d'exclure au moins 16 grands projets de la réglementation limitative de ce protocole, ce qui équivaldrait à une faillite écologique. Il appartiendra à une conférence extraordinaire des ministres qui se tiendra avant l'été de trancher ce noeud gordien. Et c'est à ce moment que l'on verra si la grande Europe est véritablement prête à faire des concessions pour la sensibilité écologique de l'espace alpin. Les ministres ont décidé de ne pas s'occuper d'autres protocoles pour le moment, mais plutôt d'insuffler la vie à ceux qui ont été votés. Pour cela, il faudra décider de mesures et de projets concrets pour lesquels il n'existe malheureusement pas encore d'échéances et d'horizons financiers. La CIPRA a tenu une séance extraordinaire à Bozen au début d'avril et présentera sa proposition pour un programme d'action destiné à la mise en oeuvre de la Convention alpine. La Suisse a encaissé de fortes critiques à Brdo, car elle est le dernier pays signataire à n'avoir pas entamé la procédure de ratification de la Convention alpine; plusieurs délégations n'ont pas manqué de souligner la gêne ainsi créée à l'avancement de la Convention alpine.

- | | |
|--|--|
| <p>■ Réseau de commune «Alliance dans les Alpes»
Un projet de la CIPRA pour concrétiser la Convention alpine au niveau des communes p. 2</p> | <p>■ Congrès sur le transit européen à Chambéry
Résolution du congrès
Andreas Weissen p. 8</p> |
| <p>■ 1er «Rapport sur l'état des Alpes» en automne 97
Un projet de la CIPRA concernant les Alpes dans leur ensemble
Données - Faits - Problèmes - Solutions p. 3</p> | <p>■ Alemagna - test pour la Convention alpine
La planification d'Alemagna-light continue
Peter Hasslacher p. 9</p> |
| <p>■ Résultat de la 4ème conférence alpine de Brdo
Signature du protocole «Forêts de montagne», compromis insatisfaisant pour le protocole «Tourisme», sommet extraordinaire pour le transport, Andreas Weissen, Ulf Tödter p. 4-5</p> | <p>■ Croissance exponentielle du trafic routier - les conséquences de la construction de routes
H. Knoflacher, commentaire d'H. Moroder p. 10-13</p> |
| <p>■ Le protocole «Transport» de la Convention alpine
La CIPRA propose le protocole «minimum» p. 6-7</p> | <p>■ Le Mythe «Alpes»
Conférence annuelle de la CIPRA 1996
10-12 octobre à Igls/A p. 14-15</p> |
| | <p>■ Le directeur de la CIPRA, Ulf Tödter, se retire p. 16</p> |

Réseau de commune «Alliance dans les Alpes»



Alliance dans les Alpes

Pourquoi un réseau de communes alpines?

La Convention alpine constitue la première tentative de donner à l'ensemble des Alpes une base pour un développement économique durable, et ce également au niveau des communautés locales. Malgré son établissement incontestable au niveau politique, la Convention peine à trouver une application concrète au niveau des communes. Ceci est certainement dû au fait que les nombreux acteurs qui doivent appliquer dans la réalité quotidienne la Convention alpine manquent de repères qui leur montrent concrètement quelles sont les modifications que peut apporter son application dans le sens d'un développement durable. Afin de combler cette lacune, il faut pouvoir présenter des exemples concrets de son application. Jusqu'à ce jour, on constate que des communes/vallées/régions qui pourraient faire office de modèles dans le sens d'une application des principes de la Convention font encore défaut. L'existence et la présentation de tels exemples pourraient écarter la méfiance que soulève la Convention et permettre son application par la base.

Les buts du projet-pilote

Afin de parvenir à de telles fins, la CIPRA, en collaboration avec des organisations régionales, des associations de communes, des regroupements régionaux, désire mettre en place un réseau-pilote autogéré de communes dans l'ensemble des Alpes, avec l'appui financier de la Direction Générale XI (Environnement) de la Commission Européenne à Bruxelles. Les communes des Alpes participeront activement au réseau, en collaboration avec les associations locales importantes. A l'intérieur de ce réseau, on tente de montrer quelles sont les perspectives économiques qui permettent d'encourager la création de valeur au niveau régional, de créer des places de travail peu éloignées des habitations et de renforcer l'identité régio-

nale. Par un échange intense d'informations, on montre quels modèles et systèmes existent déjà pour la réalisation de projets, économes quant aux ressources et économiquement viables. Par ce moyen, on tente de rendre le potentiel d'innovation plus efficient et plus économique. Dans un premier temps, on pense faciliter l'accès au réseau de communes dont les infrastructures sont faibles et dont la situation est périphérique pour y apporter des solutions aux problèmes socio-économiques rencontrés, sans toutefois exclure les autres communes alpines. Les organisations et les acteurs de la scène sociale et économique (par exemple dans des domaines comme la culture, l'architecture, la planification, le tourisme, le sport, l'agriculture, l'industrie, le commerce etc.) sont parties prenantes du réseau pour appliquer à l'échelle locale et régionale les principes de la Convention. De par leurs connaissances et leur intégration dans le lieu, ils sont des partenaires privilégiés. On peut ainsi montrer que la Convention n'a pas comme unique but de protéger les Alpes mais surtout de constituer les fondations d'un développement économique durable en accord avec l'environnement alpin. L'obtention d'un équilibre social sur le long terme a ainsi plus de chances de se concrétiser.

La Convention alpine et l'audit écologique comme lignes directrices

Pour orienter la démarche des communes-modèles, la CIPRA désire se baser sur le concept d'audit écologique de l'UE (Ordonnance de l'UE N° 1836/93). La commune qui, spontanément, s'engage pour la protection de l'environnement et mène une politique environnementale active peut prétendre à participer au réseau. Toutes les communes qui sont intéressées doivent s'engager à respecter les recommandations déterminées sur la base d'un audit écologique pour les communes alpines selon les principes de la Convention alpine. On crée sur cette base un cadre d'activités qui devient la caractéristique générale des activités des communes impliquées dans le réseau. Le fait qu'un réseau se base sur la bonne volonté des communes pour réaliser ses objectifs est novateur. On peut décrire ses buts comme suit:

- transfert efficient de savoir-faire et d'informations entre les communes
- développement d'un programme de formation continue pour les membres
- progrès dans la réalisation de projets en accord avec les principes de pro-

tection de l'environnement au moyen d'audits écologiques communaux

- mise au point de programmes-modèles de travail pour la mise en pratique des protocoles de la Convention
- implication active des acteurs importants pour le développement de la commune
- publicité active vers l'extérieur pour expliquer la finalité du réseau
- mise en place d'un cercle d'experts, dont les conseils peuvent être demandés suivant les problèmes rencontrés.

Les communes-pionnières sont les bienvenues

Le but final de ce projet est d'accumuler les premières expériences d'un réseau de ce genre avec 26 communes-tests. On peut mettre en place des structures, cibler les priorités, préciser les critères d'admission et établir les statuts du réseau définitif. Concrètement, il faut définir les buts spécifiques à chaque commune-test et proposer des structures qui permettent un échange de savoir-faire et d'expériences le plus intense et le plus large possible. Les projets concrets qui prendront forme dans le cadre de ce réseau peuvent ensuite être soutenus par l'UE dans le cadre par exemple de ses programmes INTERREG II, LEADER ou EFRE. La participation d'une commune à d'autres programmes n'exclut absolument pas la possibilité qu'elle soit soutenue financièrement dans le cadre des programmes cités ci-dessus.

En conclusion, il faut préciser que le but est de créer un réseau de communes alpines qui s'autogère. Le projet auquel les communes sont invitées à participer constitue sa phase de préparation. Elle porte sur 18 mois et doit permettre l'accumulation de suffisamment d'expériences pour développer ultérieurement le réseau dans les meilleures conditions. Les communes qui sont intéressées mais qui ne peuvent participer à cette première phase pourront intégrer le réseau dans la seconde moitié de 1997 lors de la fondation du réseau.

Chacune des 6000 communes alpines recevra un courrier qui l'invite à s'inscrire pour ce projet. Pour de plus amples informations, on peut s'adresser à CIPRA-International et aux différents comités nationaux de la CIPRA.

La préparation de ce projet au sein de la direction de CIPRA-International à Vaduz a pu être assurée grâce à une aide financière de la Liechtensteinische Landesbank.

Le projet CIPRA: «Rapport sur l'état des Alpes»

Le large soutien financier de la fondation Peter Kaiser va permettre à la CIPRA de publier en automne 1997 le 1er «Rapport sur l'état des Alpes». La sortie de ce rapport est prévue tous les deux ans; il présentera de manière attrayante et didactique des données, des faits, des problèmes et des ébauches de solution pour tous les thèmes relatifs à l'espace alpin.



Une nouvelle plate-forme d'information

Les ouvrages illustrés de magnifiques images au sujet des Alpes se comptent aujourd'hui par centaines. Panoramas alpins dans dans toute leur splendeur, descriptions touristiques pour randonneurs, idylles pastorales de scènes montagnardes, toutes ces images nous renvoient en fait le mythe des Alpes, la représentation de ce que nous en attendons, c'est à dire une caricature de la réalité. Il est très rare de trouver sur le marché du livre des ouvrages ayant pour objet l'espace alpin dans sa globalité, avec ses problèmes d'environnement et de structures, et présentant des ébauches de solutions concrètes. Jusqu'à ce jour, il n'existe aucune publication qui relate régulièrement les problèmes actuels spécifiques aux Alpes. La répercussion de ce manque d'informations fondées est très nette dans les médias, où les reportages restituent soit l'idylle montagnarde, soit les événements catastrophiques qui s'y déroulent, laissant entre ces deux extrêmes un vide regrettable.

Finalité du «Rapport sur l'état des Alpes»: des ouvrages standards pour un large public

Afin de combler cette lacune, la CIPRA veut publier chaque deux ans un livre de poche dont le prix soit accessible et qui traite des données - événements - problèmes - solutions spécifiques à l'espace alpin sous une forme compréhensible pour tous. Le «Rapport sur l'état des Alpes» se donne les buts suivant:

- fournir une documentation à long terme au sujet des problèmes d'environnement et de structures,
- présenter des stratégies de résolution des problèmes,

- encourager les initiatives et les projets qui rencontrent du succès et permettre leur multiplication.

Le «Rapport sur l'état des Alpes» s'adresse directement à la population, aux exploitants, aux hôtes et aux amis des Alpes.

Il devrait également devenir un ouvrage de référence pour tous ceux qui veulent se forger une opinion et servir de multiplicateur au niveau politique, médiatique, scientifique et culturel, et ainsi produire un effet indirect très global.

Almanach et chronique

Ce n'est pas sans intention que le «Rapport sur l'état des Alpes» doit être une habile alchimie entre un almanach (données/événements et leur interprétation) et une chronique annuelle (mise à jour des thèmes et des exemples les plus actuels au niveau de la recherche scientifique et des expériences pratiques). Le choix des thèmes sur lesquels des données sont à réunir incombe à la commission de rédaction, composée d'experts internationaux.

Le «Rapport sur l'état des Alpes» ne se limite pas à offrir des informations attrayantes. Il a aussi pour but d'élargir la discussion au sujet de thèmes tels que la conservation de l'héritage naturel et culturel dans l'espace alpin selon le principe du développement durable.

La discussion sur ces thèmes:

- doit être répercutée auprès d'un public aussi large que possible,
- doit être concrétisée par la mise à disposition d'informations concernant les possibilités d'action pour l'avenir,
- doit être enrichie par des commentaires différenciés au sujet de reportages parus dans les médias,
- doit avoir un effet de multiplicateur et permettre de fonder son opinion, d'en-

courager de nouvelles initiative et d'engendrer de nouveaux projets.

De plus, le «Rapport sur l'état des Alpes» doit donner la possibilité aux pays extra-alpins de renforcer leur compréhension de l'espace alpin et de l'appuyer afin qu'il trouve sa «propre voie» dans l'Europe d'aujourd'hui, le principe de «responsabilité collective» associant aussi à cette démarche les populations vivant à l'extérieur des Alpes.

Les thèmes du 1er «Rapport sur l'état des Alpes»

Le 1er «Rapport sur l'état des Alpes» présentera entre autres des contributions relatives à plusieurs thèmes comme l'espace naturel, l'espace économique, la population, la politique, les Alpes et l'Europe, le développement durable. Par ailleurs ce rapport présentera dans cinq thèmes principaux, des résultats actuels de recherche et des exemples innovateurs de mise en application:

- la nature et le paysage
- les transports et la mobilité
- l'agriculture de montagne
- le tourisme, les loisirs et le sport
- les réseaux dans les Alpes

Un forum pour les ONG

Le «Rapport sur l'état des Alpes» est conçu comme un document indépendant des gouvernements. La CIPRA invite toutefois les pays alpins et l'UE à utiliser ce nouveau support d'information; l'objectif est de rendre accessible à une large population les futurs travaux du système d'observation et d'information (SOIA) dans les domaines de la recherche et du suivi. Il existe ici une complémentarité entre le travail gouvernemental et l'accompagnement critique et constructif fourni par des organisations non-gouvernementales.



Peter Kaiser
Stiftung
Vaduz

La fondation Peter Kaiser

La fondation Peter Kaiser (Vaduz/FL) est une fondation d'intérêt général, du nom de Peter Kaiser (1793-1864), éminente personnalité liechtensteinoise, pédagogue, historien et politicien, une des personnes les plus en vue dans le Liechtenstein du 19e siècle. De par ses activités, la fondation s'efforce de présenter à travers le monde ce qui se fait au Liechtenstein. Elle est particulièrement active dans des domaines tels que:

- l'art, la littérature et la science
 - l'encouragement d'institutions et d'organisation humanitaires, caritatives et sociales
 - la formation civique
 - la coopération internationale
- La présidence de la Fondation est assurée par le Prof. DDr. Herbert Baltiner, conseiller de commerce du Prince, fondateur de la Fondation et avocat à Vaduz.

Résultats de la 4e Conférence alpine à Brdo

Signature du protocole forêt de montagne

Les pays signataires de la Convention alpine ont accepté le protocole forêt de montagne, avec l'abstention de l'Autriche; la France, l'Italie, l'Allemagne, la Slovénie et Monaco l'ont signé. L'UE a renoncé à signer, «car elle n'a pas de compétences en la matière», selon une représentante de l'UE à Brdo. Le protocole renforce équitablement les fonctions protectrices, économiques, sociales et écologiques de la forêt de montagne. L'art. 11 en particulier, règle de manière contraignante les encouragements et indemnités dans le domaine de la forêt de montagne. Ce protocole oblige aussi à délimiter des réserves de forêts naturelles et à prendre en compte les exigences de la protection de la nature et du paysage dans les projets de desserte forestière.

Sommet extraordinaire des ministres pour le protocole transports

La décision politique tant attendue d'un accord pour ce protocole a une fois encore fait faux bond. C'est notamment l'Allemagne qui n'était pas d'accord d'attribuer un mandat clair au comité permanent pour négocier l'ancre du principe de consensus pour les nouvelles constructions de routes express à travers les Alpes. Malgré une intervention claire de la CIPRA, le passage incriminé n'a même pas fait l'objet d'une discussion: tous les projets inscrits dans des documents juridiquement contraignants doivent être exclus des dispositions limitatives de l'art 7(1). Si l'on ne considère que la planification des besoins nationaux, cela concerne au moins 16 grands projets, d'après les études provisoires de la CIPRA. Les ministres ont décidé à Brdo de tenir une réunion ministérielle extraordinaire à Vienne, si possible avant la pause estivale, pour tenter une percée définitive.

Acceptation du protocole tourisme

Les ministres de l'environnement ont réussi en dernière minute à se mettre d'accord sur la question très controversée de l'enneigement artificiel. Ils ont accepté un compromis pour le protocole avec la formulation suivante:

«Les législations nationales peuvent autoriser la fabrication de neige pendant les périodes de froid propres à chaque site, notamment pour sécuriser des zones exposées, si les conditions hydrologiques, climatiques et écologiques propres au site le permettent.»

Après de rudes négociations, la France a finalement accepté que l'autorisation soit obligatoire. Il faudra maintenant une étude juridique précise pour savoir si ce compromis, par sa référence aux conditions propres au site, entraînera vraiment un examen particulier pour chaque installation ou si le législateur a laissé des petites ouvertures pour contourner cela. Si c'était vrai, les craintes formulées à Brdo par les organisations non gouvernementales et le Liechtenstein, d'un fléchissement du droit actuel à travers la Convention alpine, se verraient confirmées. La France ne devrait surtout pas mettre en danger cette oeuvre commune par une nouvelle abstention lors de la ratification, comme elle l'a déjà pratiqué pour un autre protocole. Le protocole dans son ensemble n'est pas satisfaisant pour la CIPRA et l'IUCN, car une exigence essentielle de la Convention alpine, à savoir la limitation des activités nuisibles à l'environnement n'est pas suffisamment remplie.

Le protocole protection des sols est toujours en rade

La France a répété ses doutes fondamentaux contre le projet du groupe d'experts pour la protection des sols qui présente un très bon contenu. Les ministres ont décidé que le groupe devait poursuivre ses rencontres avec l'objectif de présenter pour la fin 1996 un nouveau projet tenant compte de certaines propositions.

Le mandat du groupe de travail SOIA est prolongé

Les ministres ont accepté la partie A des directives proposées pour l'organisation et le fonctionnement d'un système d'observation et d'information alpin (SOIA) qui règlent les compétences pour une phase transitoire de trois ans. L'unité centrale de coordination se situera pendant cette période à Ispra/Italie au sein de la station commune de recherche de l'Union européenne. Le groupe de travail mandaté est chargé d'élaborer jusqu'à la fin 1996 les détails de l'organisation technique et le programme de travail (partie B des directives).

Secrétariat permanent : décision dans deux ans seulement

Les ministres ont mandaté le comité permanent pour réfléchir sur le rapport établi par l'Autriche au sujet d'un secrétariat permanent de la Convention alpine. Les décisions quant aux modalités et au siège se prendront lors de la prochaine conférence alpine. La

CIPRA a de nouveau réclamé à Brdo que la mise sur pied d'un secrétariat permanent ne soit pas repoussée aux calendes grecques, afin que la Convention alpine se dote d'une gestion professionnelle et efficace. La majorité a toutefois refusé cette requête en arguant que l'ensemble des signataires n'avait pas ratifié la Convention, la Suisse n'ayant même pas encore entamé cette procédure.

La Présidence reste slovène pour deux ans encore

Les ministres ont décidé à l'unanimité que la Slovénie continuera d'assumer la Présidence au cours du premier mandat ordinaire de deux ans de la conférence alpine. La Conférence alpine et le comité permanent ont profité de l'assemblée à Brdo pour faire approuver leurs règlements internes. La liste des ONG qui reçoivent le statut d'observateur au comité permanent et à la Conférence alpine est également arrêtée. Elle comprend les anciens observateurs comme la CIPRA et l'IUCN (Union mondiale pour la nature), l'AEM (Association européenne des élus de la montagne) ainsi que la FIANET (Fédération internationale des associations nationales d'exploitation des funiculaires et des téléphériques), auxquels vient s'ajouter l'organisation fraîchement créée qui regroupe huit clubs alpins des États alpins, le Club Arc Alpin. *Ulf Tödter*

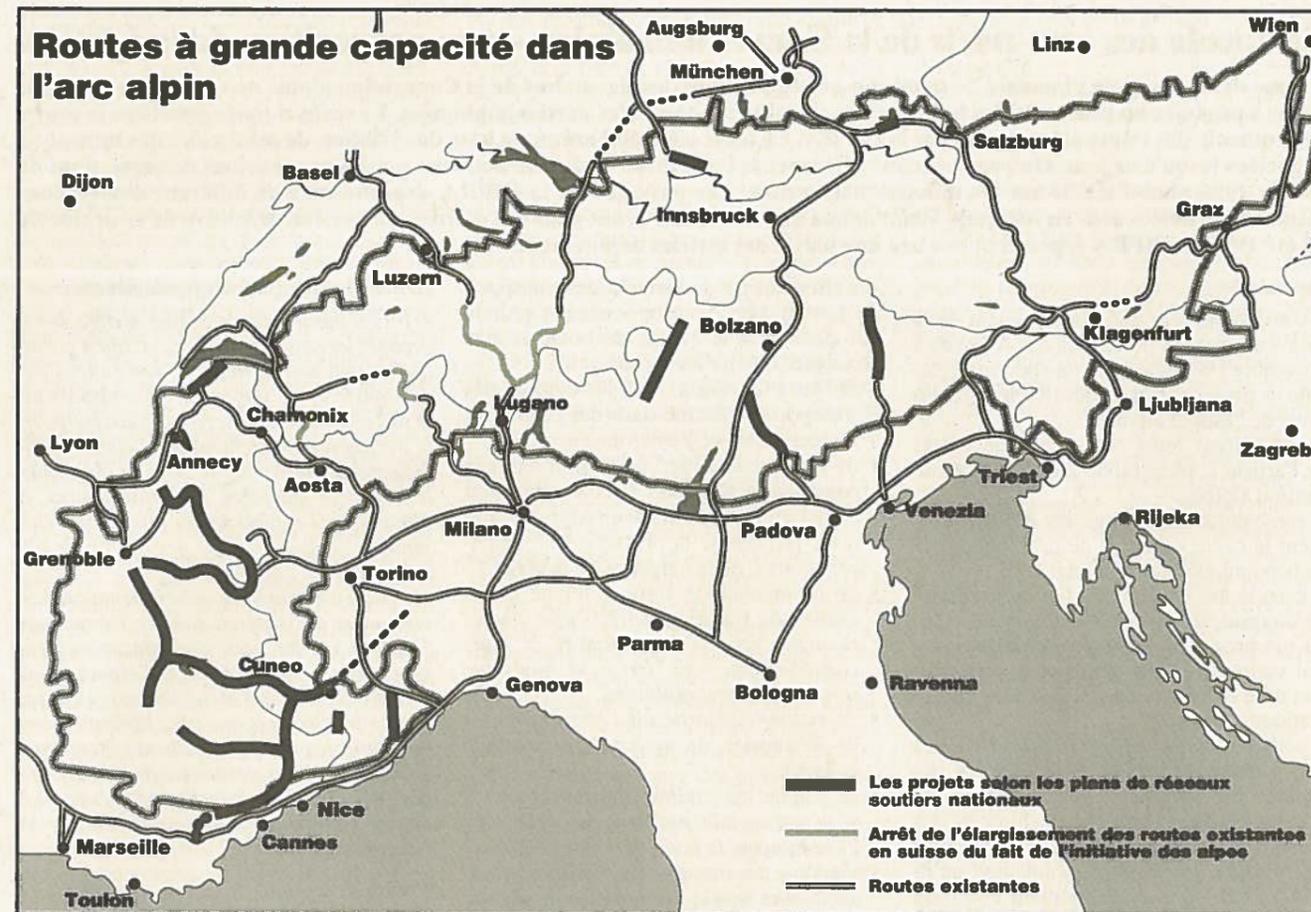
Prise de position du Président de la CIPRA Andreas Weissen, à l'occasion de la 4e Conférence alpine du 27 février 1996 à Brdo/Slovénie

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Ministres, Mesdames et Messieurs,

La Commission internationale pour la protection des Alpes (CIPRA) remercie la Présidence slovène de nous offrir la possibilité d'apporter quelques brèves impulsions à cette 4e conférence alpine:

La CIPRA est profondément préoccupée et inquiète des récents développements dans l'élaboration des protocoles. Les projets de protocole pour le tourisme et les transports ne sont en effet pas en mesure de respecter les exigences de l'article 2 alinéa 2 de la Convention alpine concernant la limitation des activités touristiques et de loisirs

Routes à grande capacité dans l'arc alpin



préjudiciables à l'environnement et la diminution des nuisances des transports. Les prescriptions proposées pour l'enneigement artificiel, les sports et loisirs motorisés, le ski hélicopté et la construction de routes sont beaucoup trop vagues et pas assez contraignantes. Le risque est beaucoup trop grand que certaines prescriptions puissent être détournées pour renoncer à des limitations existantes, en se référant à la Convention alpine, p. ex. pour le ski hélicopté, ou que l'on intègre encore vite une route de première catégorie dans une planification nationale pour échapper ainsi aux critères plus sévères du 1er alinéa, en se basant sur l'alinéa 2 de l'art. 7. Dans ces protocoles, la Convention alpine risque de perdre de vue ses objectifs initiaux. L'esprit de Salzbourg en 1991 semble s'être dissipé.

Par ailleurs la CIPRA doit constater avec une grande inquiétude qu'un pays n'a toujours pas entamé la procédure de ratification de la Convention alpine. En outre, quatorze mois après la conférence alpine de Chambéry, il n'existe pas encore de version épurée des textes des trois premiers protocoles, de sorte que la ratification n'a nulle part pu être

entamée. Ceci fait clairement ressortir l'absence d'un secrétariat de la Convention.

Il faut arriver à des modifications essentielles ces prochains temps, si la Convention alpine veut pouvoir atteindre ses ambitieux objectifs de développement durable et d'amélioration de la qualité de la vie. La CIPRA demande à tous les ministres de mettre tout leur poids dans la balance pour que ces corrections soient entreprises.

La CIPRA ne se contente pas de critiquer. Assurément il devient toujours plus difficile – au vu de la dilution subie par les récents protocoles – de nous engager comme lobby et porte-parole de la Convention alpine.

Nous espérons toutefois que des modifications essentielles sont possibles et seront entreprises; c'est pourquoi la CIPRA va continuer à s'engager à l'avenir pour cet important traité transfrontalier. La CIPRA tient donc à saluer l'idée d'un plan d'action, afin que la Convention et les protocoles portent rapidement et sur place des fruits concrets.

A cette occasion, j'aimerais brièvement présenter le nouveau projet de la CIPRA, le réseau de communes «Alliance dans les Alpes». La CIPRA recherche environ 26 communes dans tous les pays alpins qui sont prêtes à effectuer un audit écologique sur la base de la Convention alpine et à élaborer sur place, dans un travail commun de tous les groupes d'intérêts, des perspectives et des programmes concrets pour un développement durable. Les expériences des 26 communes pilotes formeront en fait un essai pour un réseau dans l'ensemble des Alpes. Le projet «Alliance dans les Alpes» est redevable pour son soutien financier et conceptuel à la Direction générale XI (Environnement) de l'Union européenne. La CIPRA vient donc vous demander, Mesdames et Messieurs les ministres, que la quatrième conférence alpine prenne connaissance dans un sens positif du projet «réseau des communes» et salue les efforts pour concrétiser la Convention alpine; elle souhaite par ailleurs être informée du déroulement et notamment des résultats concrets de la conférence.

Je vous remercie de votre attention.

Protocole des transports de la Convention alpine – une proposition de la CIPRA

En une demi-décennie et malgré de nombreuses négociations, les signataires de la Convention alpine ne sont pas encore parvenus à produire un protocole des transports acceptable par toutes les parties impliquées. Le texte ci-après constitue le projet de protocole des transports proposé par la CIPRA. Ce texte a été élaboré sur la base des versions de protocoles des transports négociés jusqu'à ce jour. On prend comme référence le texte du 26 avril 1995 actualisé par les propositions de corrections de février 1996 pour l'article sur les mesures nécessaires. Les passages où la CIPRA exprime un avis différent des versions jusqu'ici formulées sont en italiques. Étant donné que les ministres ont pour but d'arrêter la version définitive de ce protocole en été 1996, la CIPRA reprend in extenso une partie des articles déjà rédigés.

Préambule

– considérant leur mission découlant de la Convention sur la protection des Alpes du 7 novembre 1991, d'assurer une politique globale de protection et de développement durable de l'espace alpin,

– considérant leurs obligations découlant de l'article 2, paragraphe 2 et 3 de la Convention alpine,

– conscientes du fait que les Alpes constituent le cadre de vie et de développement de la population qui y habite,

– conscientes en outre du fait que la population résidente doit être en mesure de définir son propre projet de développement social, culturel et économique et de participer à sa mise en oeuvre dans le cadre de l'ordre étatique existant,

– conscientes que le trafic routier et aérien a énormément augmenté ces dernières décennies par suite de l'accroissement des échanges économiques et de la mobilité des personnes et qu'en l'absence de mesures appropriées, les charges polluantes qu'ils provoquent iront en augmentant en raison du marché intérieur européen et de l'EEE, ainsi que du développement de l'Europe centrale et orientale,

– conscientes que également dans les Alpes, la forte motorisation individuelle a été encouragée,

– conscientes que les charges polluantes prévisibles provoquées par le trafic poseront de plus en plus de problèmes écologiques et de santé, ce qui rend nécessaire une action commune,

– conscientes que les particularités des régions de montagne, du fait de l'espace restreint à disposition et de la diffusion et de l'augmentation de l'impact des nuisances de différentes sources nécessitent des mesures et des normes particulières lors de l'établissement et de la mise en service d'infrastructures de transport,

– conscientes qu'il faut un grand effort d'information pour mettre en évidence l'interdépendance entre les transports et l'environnement, de manière que l'on prenne davantage conscience de la nécessité de réduire les nuisances du trafic,

– conscientes que l'espace alpin doit néanmoins, pour la vie en commun de la population et pour le maintien de la capacité économique, être suffisamment desservi sur le plan des transports et que des voies de communications parfois très fréquentées doivent le traverser,

– conscientes que les décisions en matière d'aménagement du territoire revêtent une importance fondamentale pour l'évolution des transports dans l'espace alpin,

– s'efforçant par le système des transports de fournir une contribution aussi grande que possible à la qualité de la vie et à la croissance qualitative et, partant,

• de faire en sorte que l'évolution des transports s'effectue dans des conditions respectueuses de l'environnement,

• de mieux coordonner l'amélioration et la construction des voies de communication et de prendre davantage en considération les exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage,

• de promouvoir le trafic combiné et les chaînes de transports directs afin que les capacités actuelle de transport de marchandises par voie ferrée et navigable soient totalement exploitées,

• de mettre la priorité sur l'encouragement de l'extension du système de transport collectif,

• de réduire les atteintes du trafic à un niveau qui ne soit pas dommageable pour l'être humain, la faune et la flore,

• d'utiliser des mesures conformes au marché, entre autre, l'imputation à chaque mode de transport des coûts d'infrastructure et des coûts externes,

– convaincus qu'il y a lieu d'harmoniser les intérêts économiques et les exigences écologiques,

– convaincus que certains problèmes ne peuvent être résolus que dans un cadre transfrontalier et exigent des mesures communes de la part des États de l'espace alpin,

– prenant acte de l'accord de transit conclu entre la CE et l'Autriche, dans le cadre du Traité d'adhésion de l'Autriche à l'EU, de l'accord de transit entre la CE et la Suisse, et de l'accord de transport entre la CE et la Slovaquie, ainsi que de l'accord sur l'EEE, et déterminés à suivre leurs répercussions pratiques,

les parties contractantes sont convenues de ce qui suit:

Chapitre 1 Dispositions générales

Article 1 Buts

Ce protocole a pour but de ramener à un niveau qui ne soit pas dommageable pour l'être humain, la faune et la flore, les nuisances et les risques engendrés par le transport interalpin et celui de transit.

Article 2 Prise en compte des objectifs dans les autres politiques sectorielles

Les parties contractantes s'engagent à prendre en compte les objectifs de ce protocole dans le cadre des autres politiques sectorielles, y compris en ce qui concerne la coordination transfrontalière.

Article 3 Engagements fondamentaux

(1) Les parties contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires afin d'atteindre les buts de ce protocole, entre autres par un transfert plus important du transport sur le rail particulièrement pour ce qui concerne le transport de marchandises. Cela doit s'effectuer au travers de la création de conditions-cadres adaptées, d'infrastructures et d'impulsions respectant les lois du marché, sans discrimination pour des raisons de nationalité.

(2) Dans les limites du droit international en vigueur et des contrats avec la Communauté Européenne, les parties contractantes peuvent, dans le but de protéger l'espace alpin, prendre des mesures et établir des règlements encore plus sévères que ceux contenus dans ce protocole pour des problèmes spécifiques à une région. Les parties contractantes s'engagent à effectuer mutuellement des consultations préliminaires auprès des autres parties concernées.

Article 4

Participation des entités régionales

(article standard correspondant aux autres protocoles)

Article 5 Coopération internationale

(1) Les parties contractantes s'engagent à éliminer les obstacles à la coopération internationale entre les entités régionales alpines et à favoriser des solutions communes au niveau approprié.

(2) Les parties contractantes favorisent une coopération internationale accrue entre les diverses instances concernées. Dans les zones frontières, cette collaboration vise essentiellement à une meilleure coordination des besoins régionaux de transports.

(3) Si la compétence pour la désignation des mesures est assumée au niveau national ou international, la possibilité doit être donnée aux entités régionales de dûment représenter les intérêts de la population.

Chapitre 2 Mesures spécifiques

Article 6 Moyens de transport – mesures nécessaires en général

(1) Pour toutes les grandes constructions et les importantes extensions d'infrastructures de transport existantes qui ont ou peuvent avoir des impacts transnationaux, les parties contractantes s'engagent à procéder selon les prescriptions légales nationales à des études d'opportunité et à des analyses de risque qui évaluent la nécessité des ouvrages sous l'angle de la politique des transports, leur impact sur l'environnement

(EIE) ainsi que les répercussions spatiales et l'opportunité économique. Elles en tiennent compte lors de la réalisation des mesures. Les analyses de risques doivent aussi porter sur les problèmes liés aux transports de marchandises dangereuses.

(2) La sauvegarde d'un environnement sain et où il fait bon vivre, la sauvegarde de la diversité biologique mais aussi la disponibilité limitée des ressources exigent une réduction des nuisances dues au trafic jusqu'à un niveau non dommageable et une évolution du trafic plus rationnelle, plus sûre et plus respectueuse de l'environnement. C'est pourquoi les parties contractantes prennent les mesures nécessaires, afin d'éviter le trafic inutile, de diminuer les frais de transport et de transférer intégralement sur le rail le transit de marchandise à travers les Alpes. Le transport de véhicules par le rail est à développer sur le plan technique et organisationnel.

(3) Les parties contractantes prennent des mesures politiques et structurelles, qui ont pour but la réduction la plus forte possible du transport individuel motorisé également dans les régions retirées et peu habitées.

(4) Les parties contractantes s'engagent à prendre des mesures qui, conformément au principe du pollueur-payeur permettent d'imputer les coûts d'infrastructure dans les deux ans qui suivent la signature de ce protocole et d'y ajouter tous les coûts externes, notamment les coûts écologiques dans les cinq ans.

(5) Pour mieux coordonner la politique globale des transports dans la région alpine, des rencontres des ministres des transports sont indispensables, de même que l'analyse en commun de l'évolution du trafic et la consultation réciproque avant la prise d'importantes décisions en matière de politique des transports, compte tenu de la nécessité d'une politique cohérente dans l'aménagement du territoire.

(6) Les parties contractantes s'engagent à mettre sur pied un conseil d'experts indépendant qui, sur demande d'une des parties du contrat, examine si un projet d'infrastructure de transport est concerné par le champs d'application de la Convention alpine, si il a des répercussions transnationales, s'il correspond au buts et aux contenus formulés à l'article 2 alinéa 2 de la Convention alpine et dans ce protocole et si, d'après les expertises approfondies selon l'alinéa 1, il répond aux exigences de qualité. En outre, le conseil d'experts recommande les mesures à prendre selon l'article 8 (2) de ce protocole. Ces recommandations sont formulées par le conseil d'experts à la Conférence alpine et doivent être publiées.

Article 7 Mesures nécessaires dans le trafic ferroviaire et dans les transports publics

(1) Les parties contractantes prennent des mesures afin de moderniser, rénover, développer, et, le cas échéant construire de nouvelles infrastructures ferroviaires ainsi que pour améliorer les conditions-cadres au niveau légal, technique, organisationnel, logistique et économique qui permettent d'atteindre les objectifs fixés dans la Convention alpine (Article 2, alinéa 2, lettre j). Afin que ces projets soient bien acceptés par la population, il importe d'accorder une importance particulière à la protection contre les nuisances.

(2) Le développement du trafic combiné pour le transport des marchandises dans les Alpes et à travers les Alpes est tout aussi important que la construction des nouvelles infrastructures ferroviaires. Les parties contractantes prennent l'engagement d'oeuvrer pour que les chemins de fer aient davantage leur organisation sur le trafic combiné, pour que des terminaux soient aménagés et pour que les parcours initiaux et terminaux soient améliorés de manière à ce que le passage d'un mode de transport à l'autre (rail, route, navigation) se fasse le plus près possible des lieux d'origine et de destination.

(3) Dans le cadre de leurs possibilités et de leurs compétences, les parties contractantes conviennent, lors de la mise en service de nouvelles infrastructures ferroviaires (par ex. les nouvelles transversales alpines), de favoriser l'utilisation des capacités du rail pour les transports sur de longues distances et de tirer parti des synergies judicieuses entre ces transports et le trafic régional.

(4) Les parties contractantes s'engagent à mettre en place un service de transport collectif efficace et respectueux de l'environnement dans les régions alpines. Il servira notamment à maintenir les structures économiques et d'habitat et à relier les zones rurales aux zones urbaines. Dans les zones sensibles du point de vue écologique, il y a lieu de développer des offres spéciales de transport collectif lorsque ces zones sont touristiquement fréquentées. Des offres spéciales pour l'utilisation de transports publics sont également à créer pour le trajet des touristes jusque sur leur lieu de vacances.

(5) Les parties contractantes s'engagent à abandonner les sections de routes à grande vitesse pour des raisons de protection contre le bruit et de protection du paysage.

(6) Les parties contractantes s'engagent à n'utiliser que du matériel roulant le plus silencieux possible pour les convois ferroviaires transportant des marchandises en transit à travers les Alpes, et ce dans les huit années qui suivent la signature de ce protocole.

Article 8

Mesures nécessaires pour le trafic routier
Compte tenu qu'un des objectifs de la Convention alpine consiste à diminuer les nuisances du trafic et de transférer davantage de trafic sur le rail, les parties contractantes s'engagent sur le principe de ne construire aucune nouvelle route à grande capacité dans les Alpes.

(1) Les exceptions à ce principe sont envisageables uniquement si

• ces projets de route correspondent aux objectifs fixés dans la Convention alpine à l'article 2 alinéa 2 lettre j et s'ils prennent en compte les objectifs définis à l'article 2 alinéa 2 lettre c;

• la demande de transport de marchandises et de personnes peu écologique et économique ne peut pas être satisfaite par une meilleure utilisation des capacités routières et ferroviaires existantes, par la modernisation et l'amélioration des lignes de chemins de fer ainsi que des services de transport combiné et maritime, tout en prenant les précautions prévues dans l'article 6, alinéa 4;

• le résultat de l'étude d'impact sur l'environnement au sens de l'article 6 alinéa 1 est positif;

• un consensus a été atteint lorsqu'entre des parties contractantes, un projet de route a ou peut avoir des conséquences sur une autre partie.

(2) Les clauses de l'alinéa 1 ne sont pas applicables aux contrats de droit international qui ont été passés jusqu'au 1er janvier 1996 entre tous les États concernés. Toutefois, pour la construction de ces infrastructures routières, il faut prendre des mesures complémentaires qui assurent que les objectifs contenus dans la Convention alpine sont bien respectés, particulièrement pour tout ce qui concerne la protection de l'être humain, de la faune, de la flore et de leur habitat.

(3) Pour les grands projets de routes, il est obligatoire d'effectuer une étude d'impact sur l'environnement dans le cadre des réglementations nationales en vigueur. En outre, des mesures doivent être prises lors de leur construction et de leur exploitation pour protéger la santé de la population et l'environnement (limitation de la vitesse, protection contre les immissions de gaz d'échappement et contre le bruit, protection du paysage).

Article 9

Mesures nécessaires dans le trafic aérien

(1) Les parties contractantes s'engagent à réduire encore les atteintes à l'environnement provoquées par le trafic aérien, y compris le bruit des vols et de l'abandonner complètement dans des régions écologiquement particulièrement sensibles. Dans la région alpine, les nouvelles infrastructures et les extensions importantes des infrastructures existantes pour le trafic aérien ne sont permises qu'exceptionnellement. Il faut accorder la priorité à des liaisons de transport collectif entre les aéroports proches des Alpes et la région alpine.

(2) Les parties contractantes s'engagent à établir des zones de tranquillité quant au trafic aérien, zones dans lesquelles ne sont permis que des vols de sauvetage ou des vols d'approvisionnement d'urgence ainsi que les vols de transit à haute altitude.

(3) Les parties contractantes s'engagent à une collaboration transfrontalière pour les cas de sauvetage ou d'approvisionnement d'urgence.

Article 10 Mesures nécessaires dans le domaine des installations touristiques

(1) La construction de nouvelles installations touristiques (remontées mécaniques, infrastructure d'hébergement, surfaces sportives, places de sport, infrastructures de loisirs etc) doivent être examinées quant à ses conséquences sur la demande de transports, compte tenu de la protection de l'environnement et de la nature, ainsi que de l'aménagement du territoire.

(2) Les parties contractantes encouragent la création et le maintien de zones à trafic modéré, ainsi que de zones et de lieux de tourisme sans véhicules à moteur. Elles encouragent en outre les mesures permettant aux vacanciers de se rendre dans les stations de tourisme autrement qu'avec l'automobile.

Pour les chapitres 3-5 avec les articles 11 à 18, la formulation standard des autres protocoles de la Convention alpine est reprise in extenso.

Croissance exponentielle du trafic routier – les conséquences de la construction de routes

La croissance exponentielle du trafic routier dans tous les pays résulte du procédé appliqué mondialement par les administrations des ponts et chaussées, dénommé «Level of service» (niveau de service), pour déterminer la demande en extensions de routes, nouvelles voies et autres. Deux méthodes indépendantes ont prouvé les effets du système par son analyse mathématique. Hermann Knoflachner, professeur d'université à l'Institut pour la planification et la technique des transports de l'Université de Vienne démontre ainsi qu'une «déconstruction» efficace de routes doit mener à une diminution du trafic automobile.

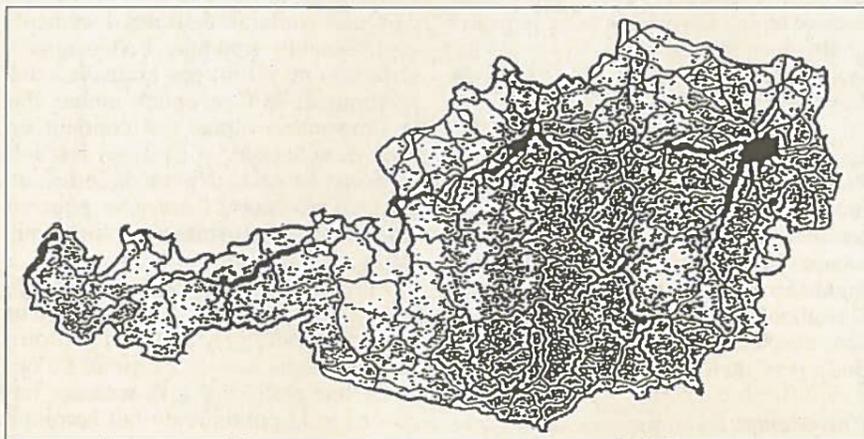


Fig. 1: Le trafic routier en Autriche en 1970

Qui sème les routes, récolte le trafic

C'est en 1965 que fut introduit dans l'ouvrage classique des ingénieurs des transports (le highway capacity manual) (1), le principe du «Level of Service» pour déterminer les besoins en nouvelles constructions et extensions; il remplaçait le vieux principe de la capacité fondamentale, possible et pratique (HCM, 1951). A partir d'un diagramme fondamental, on dispose, en rapport avec la capacité de l'installation, d'une échelle normée de 6 niveaux qui définit A comme la meilleure qualité de trafic, E, resp. F comme la plus mauvaise. Le niveau A équivaut pratiquement à un flux libre, E correspond à des voitures qui se suivent en colonne. En fixant ce niveau de service, on crée une base pour comparer l'utilisation existante d'un tronçon de route. Si l'utilisation dépasse les valeurs calculées (en réalité ou lors de la prévision), l'administration routière recommande une extension, resp. décide de l'urgence des mesures à prendre (2,3). Depuis des décennies, toutes les administrations routières réagissent de cette manière à la croissance du trafic automobile. Le résultat de ce mécanisme de pensée et d'action est une adaptation de l'infrastructure routière au besoin croissant du trafic routier. La comparaison des nuisances du trafic et donc des problèmes de transports et d'environnement en Autriche sur environ 20 ans fait ressortir de manière impressionnante les effets ainsi induits (fig. 1,2).

Le gaspillage des impôts est-il une aide à la survie pour une industrie de la construction surdimensionnée?

On reconnaît d'un côté la croissance du trafic automobile et d'autre part les problèmes de transports induits. Une méthode sensée ne permettrait jamais que d'énormes dépenses fiscales créent toujours plus de problèmes de transports qu'elles en résolvent. Il est donc temps de se demander si les mécanismes d'efficacité de cette méthode ne sont pas contre-productifs. Le schéma de pensée du «Level of service» vient tout droit des techniques constructives pour lesquelles à une certaine charge correspond une certaine dimension de structure porteuse. Cela fonctionne mais en général, la charge ne réagit pas à la capacité de charge de la structure. Dans le trafic en revanche, nous rencontrons avec les participants au trafic des «éléments de charge» extraordinairement disposés à réagir. Si cet effet n'est pas pris en compte, le système ne peut pas être traité de manière compétente.

Le principe du niveau de service

La figure 3 montre le principe du niveau de service. Le diagramme avec le sommet 1 montre sur l'axe des x le degré d'utilisation d'une installation de transport et sur l'axe des y la vitesse d'exploitation. Le principe du niveau de service définit pour une certaine installation une exigence qualitative pour maîtriser le trafic, qui doit aussi corres-

pondre à la croissance future du trafic. Soit M, la quantité de trafic d'un tronçon au temps t, M₁ la quantité de trafic au temps t + Δt. Si le rapport de M sur C (la capacité) durant le temps Δt dépasse la limite l_i, déterminée par le niveau de service, ce principe exige une amélioration de la capacité pour atteindre C₁, par une extension, resp. une nouvelle construction de l'installation, avec l'objectif que

$$\frac{M_1}{C_1} \leq l_i \quad (1)$$

Cela signifie qu'on exige une qualité de trafic constante même avec une augmentation de la quantité (Fig. 4). Nous pouvons l'exprimer ainsi

$$\frac{M}{C} = \frac{M_1}{C_1} \leq l_i \quad (2)$$

M₁ augmente de ΔM, soit la croissance du trafic dans l'intervalle Δt.

$$M_1 = M + \Delta M \quad (3)$$

Reporté dans la formule (2), cela donne (4), resp. (5) et enfin (6). ΔC n'est rien d'autre que la modification relative de l'offre en capacité comme résultat de l'infrastructure, donc en fait la modification de l'infrastructure routière, une grandeur constante résultant d'extensions ou de nouvelles constructions. Si l'on dérive l'équation (6), on obtient la (7) et finalement la (8). La constante

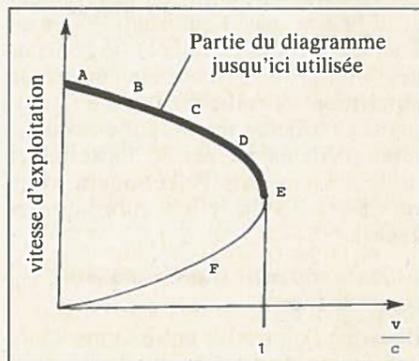


Fig. 3: Le principe du Level of Science

d'intégration = 0, ce que l'on peut établir en posant les conditions.

$$\frac{\Delta M}{M} + 1 = \frac{C_1}{C} \quad (4)$$

$$\frac{\Delta M}{M} = \frac{C_1}{C} - 1 \quad (5)$$

$$\frac{\Delta M}{M} = \frac{\Delta C}{C} \quad (6)$$

$$\frac{dM}{M} = \frac{\Delta C}{C} \quad (7)$$

ΔC n'est autre que la modification relative de l'offre de capacité en conséquence de la modification de l'infrastructure, une grandeur constante qui est fonction de nouvelles constructions ou d'améliorations.

$$\Delta C = C_1 - C$$

C₁ = la nouvelle capacité du fait l'extension (par ex. au Brenner: à 4 pistes pour l'autoroute et 2 pour la route nationale) C = la valeur ancienne (par ex. au Brenner: 2 voies pour la route nationale) En différenciant l'équation (6), on obtient la (7), et finalement la (8). La constante d'intégration k = 0, ce qu'on peut déduire en employant cette condition.

$$\ln M = \frac{\Delta C}{C} + k \quad (8)$$

$$M = k' e^{\frac{\Delta C}{C}} \quad (9)$$

c=2,73 (la base du logarithme naturel)

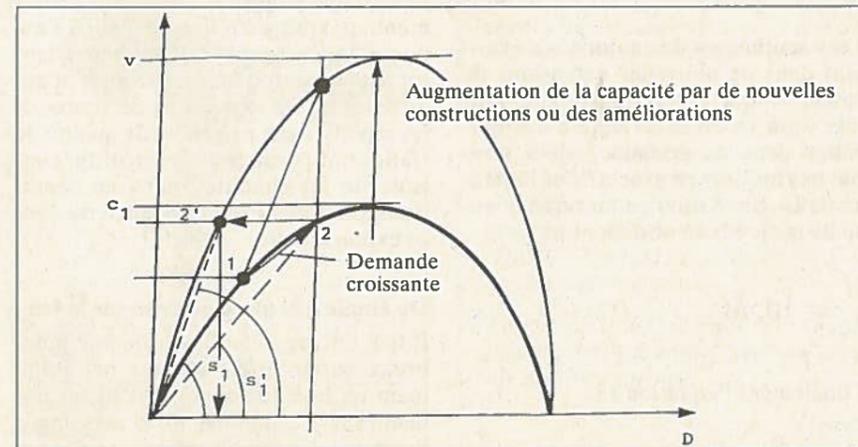


Fig. 4: La logique jusqu'à aujourd'hui

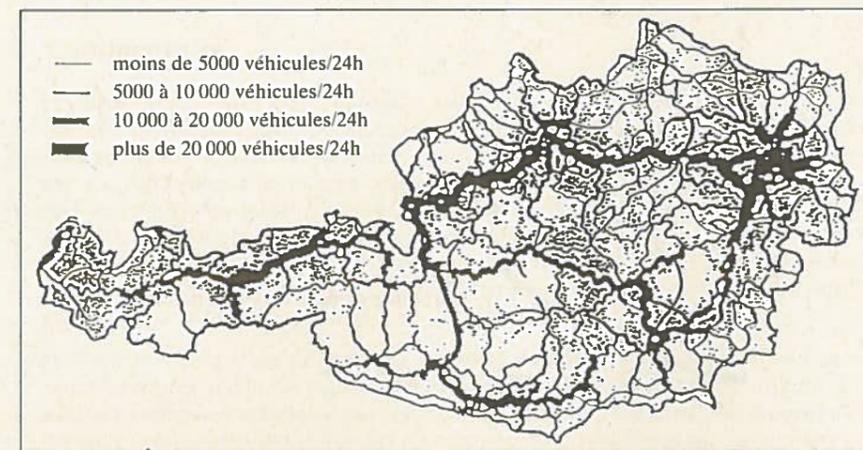


Fig. 2: Le trafic routier en Autriche en 1990 – le trafic augmente en particulier où l'on construit des routes

La quantité de trafic M exprimée en fonction de la modification de l'infrastructure de transport prend finalement la forme d'une exponentielle. Avec l'élargissement de l'infrastructure de transport, ΔC est toujours plus grand que 0, donc positif. Mais ceci induit aussi une augmentation du trafic, si l'on cède toujours à cette croissance en fixant un certain standard de qualité d'après le «Level of service». Plus le niveau de service est élevé, plus la croissance est attisée. La différence de croissance du trafic automobile entre les autoroutes et les autres routes l'exprime très clairement. Cela signifie qu'une surcapacité en installations surdimensionnées entraîne une croissance exponentielle.

Bilan intermédiaire

On peut démontrer que le procédé du niveau de service qui s'applique dans le monde entier pour prouver le besoin en constructions routières est la cause d'une croissance exponentielle du trafic. Aussi longtemps que les procédés de mesure restent compris entre les niveaux A et E, il y aura nécessairement augmentation des nuisances du trafic.

Le niveau F délaissé – la solution du problème

Lorsqu'on se demande comment garantir un certain niveau, il faut chercher la réponse dans l'efficacité du système. Plus on incite à utiliser une installation, plus dures devront être les sanctions pour empêcher de tomber en dessous de cette qualité. Ceci ne s'obtient que par une diminution rapide de l'offre. C'est là que le niveau F entre en scène: si l'on veut conserver le niveau A, il faut, lorsque la limite de ce niveau est dépassée, rendre opérant le système avec le niveau F_A, qui signifie que la vitesse tombe de V_A à V_{FA}. Ainsi, on dissuade les nouveaux usagers d'emprunter ce tronçon.

Solutions pratiques

1. La gestion électronique: vu les possibilités actuelles de l'électronique, ce procédé semble tout à fait utilisable. Concrètement si le nombre de véhicules dépasse la quantité tolérée dans ce tronçon, chaque nouveau véhicule est stocké dans un tampon, en fait une aire de retenue, jusqu'à ce que la qualité du trafic atteigne à nouveau le niveau désiré. (Ce qui se pratique ici à un très haut niveau est connu depuis bien longtemps des automobilistes dans le domaine du niveau F; l'avantage serait que les ralentissements permettraient de garantir de prime abord une haute qualité de trafic).

2. Introduction de l'économie de marche: aussi longtemps que la demande reste au-dessous de la quantité qui correspond à une certaine qualité de trafic, on ne prélèverait que de faibles coûts de transport (voire aucun). Mais dès que la limite du niveau de service est dépassée, les coûts pour chaque tronçon de route grimpent très fortement. Ce mécanisme de gestion d'éco-

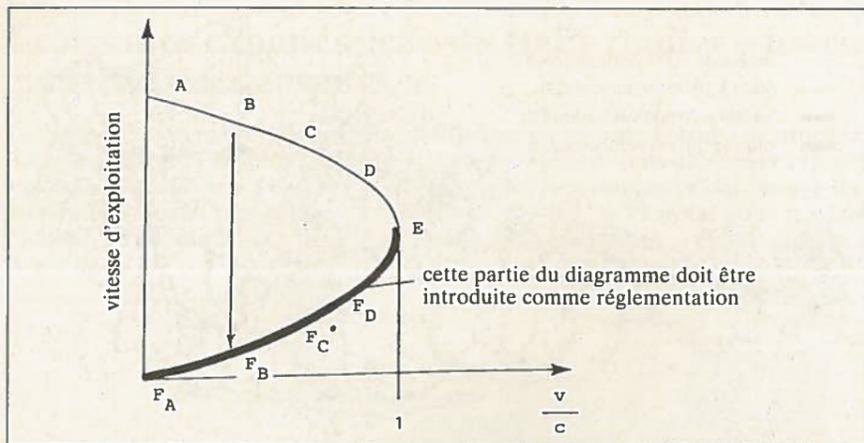


Fig. 5: Les décisions doivent être prises dans ce sens.

nomie de marché s'intégrerait dans notre système de société et pourrait, par un échelonnement dans le temps et l'espace, contrôler les quantités de trafic qui se développent librement aujourd'hui, uniquement parce c'est si simple et bon marché. Avec les possibilités de facturation électronique, ce genre de réglementation ne serait qu'une affaire de routine. Les coûts devraient avoir environ les mêmes effets que le passage de la vitesse de V_A à V_{FA} , si on multiplie le prix du km par 5 ou 6 (on passerait de 0.20 DM à 1.20 DM).

Cela signifie pour la gestion que l'on se situe sur la seconde page du diagramme du niveau de service (ignorée à ce jour par les planificateurs des transports). Ceci permet ainsi de garantir que le niveau de service désiré est effectivement respecté. La quantité de trafic n'augmenterait donc plus, mais se stabiliserait forcément, comme dans un circuit régulateur, à la valeur souhaitée. En effet si la demande dépasse l'offre souhaitée, il s'ensuit une réaction négative massive et cette stimulation négative fait retomber la demande. L'exposant de l'équation 9 reçoit un signe positif ou négatif que des écarts dans la vitesse, resp. dans l'imputation les coûts pourraient par ailleurs encore nettement accentuer. Ce système permet à l'automobiliste d'apprendre à utiliser de façon judicieuse les voies de transport.

$$M = e^{\frac{\pm \Delta c}{c}} \quad (10)$$

$e^{-\frac{\Delta c}{c}}$ implique une baisse de la demande!

Réactions de l'administration des routes

Les autorités se composent d'hommes et les hommes réagissent selon des sen-

timents, les autorités réagissent donc aussi d'après des sentiments. Le résultat des sentiments manifestés par les autorités de ce domaine jusqu'alors, ce sont des investissements dans la construction de routes, resp. d'infrastructures, c.-à-d. que les sentiments sont exprimés par l'action des autorités. Si l'on recherche l'intensité de la stimulation, elle est facile à localiser, en partie dans la formation des ingénieurs de la route, en partie dans les médias: il s'agit de la quantité de trafic. Cela signifie que les spécialistes des autorités sont «stimulés» par la quantité de trafic à engager certaines actions. L'endoctrinement pratiqué durant les études sur ce «Level of Service» entraîne aujourd'hui comme réaction habituelle des autorités et des mandataires politiques, l'extension des installations de transport. Il existe entre les sentiments E et l'intensité de la stimulation I une loi des sentiments bien connue, celle de Weber-Fechner (utilisée pour la première fois par l'auteur en 1978 dans le trafic et publiée en 1981), avec la formule suivante:

$$E = \ln I \quad (11)$$

Si ces sentiments des autorités s'expriment dans de nouvelles extensions de routes, ce qui est la réaction « normale », au vu de la formation des personnes dans ce domaine, alors nous pouvons les décrire avec $\Delta I/I$ et l'intensité de la stimulation en tant que quantité de trafic M; on obtient alors

$$\frac{\Delta I}{I} = \ln M \quad (12)$$

et finalement l'équation 13

$$M = e^{\frac{\Delta I}{I}} \quad (13)$$

$\frac{\Delta I}{I}$ représente l'amélioration relative (modification) de l'offre par rapport à l'existant.

La formule 13 est presque identique à la 9. On arrive donc ici aussi à prouver qu'une extension de l'infrastructure (ΔI positif) doit entraîner une croissance exponentielle de la quantité de trafic.

Déconstruction à la place d'extension

De deux manières indépendantes, on a pu démontrer que le comportement technique actuel en matière de politique des transports qui réagit par des mesures d'extension à la croissance du trafic entraîne inévitablement une croissance exponentielle du trafic automobile. Cela veut dire que les problèmes de trafic tant décriés ne sont d'aucune manière naturels, mais la conséquence logique des actions menées jusqu'alors en matière de politique des transports. Après cette démonstration, la politique des transports peut véritablement poursuivre une croissance automobile sans frein, si elle continue ses investissements dans les voies de transport dans leur forme actuelle. Il est alors exclu pour les techniciens aussi bien que pour les politiciens de promettre verbalement des solutions et un désengorgement du trafic, donc une diminution de la quantité du trafic, tout en investissant dans une augmentation et une amélioration des infrastructures routières.

Ceci est contraire aux mécanismes du système. Ou alors les politiciens et les techniciens veulent une diminution des nuisances du trafic automobile et s'y engagent; en conséquence, l'intensité de la stimulation émanant des installations de transport en faveur du trafic automobile doit rapidement diminuer.

Cela peut même aboutir à l'élimination de certains tronçons, ce qui fait clairement apparaître un signe négatif à l'exposant de la formule. Il est cependant totalement erroné de continuer d'admettre que les extensions de routes et les réponses aux exigences de qualité de trafic vont permettre d'exercer un contrôle sur les quantités; dans ces conditions, on obtient toujours une croissance exponentielle.

De l'huile à la place de l'eau sur le feu

Il faut encore mentionner que de nombreux autres effets entrent naturellement en ligne de compte, dans les domaines de l'économie, de la sociologie, des parcs de stationnement, etc. Ce qui est énoncé ici est valable pour une pla-

nification des voies de transports en fonction des besoins, ce qui est le plus souvent pratiqué au niveau de l'Etat ou des provinces. Si l'on veut contrôler la quantité de trafic automobile, il faut que la déconstruction des réseaux et des installations etc. et les mesures de politique financière, ainsi que le système d'information correspondent aux principes de la formule 9, resp. 10.

C'est le seul moyen d'arriver à une gestion efficace du trafic. La pratique actuelle consiste à jouer aux pompiers en jetant de l'huile en lieu et place de l'eau pour éteindre le feu.

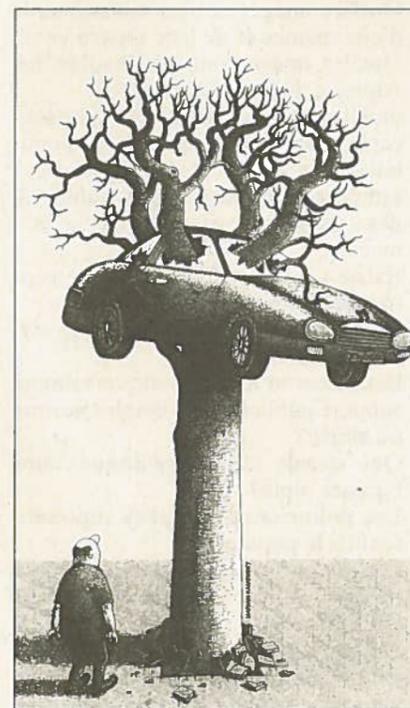
Bibliographie

/1/ Highway capacity manual (HCM) 1965. Highway research board, special report 87; Washington D.C., 1965.

/2/ Highway capacity manual (HCM) 1985. Transportation research board, special report 209; Washington D.C., 1985.

/3/ KNOFLACHER H., Human energy expenditure in different modes: implications for town planning, International symposium on surface transportation system performance. US Department of Transportation, october 1991.

/4/ KNOFLACHER H., Zur Harmonie von Stadt und Verkehr - Freiheit vom Zwang zum Autofahren. Böhlau Verlag Wien, Köln, Weimar, 1992.



(Source: Nebelspalter Nr. 26/1995)

Commentaire

A l'aide de formules mathématiques simples, le Prof. Knoflachner a démontré que l'extension de nouvelles capacités routières ne représente pas une solution à long terme des problèmes de trafic, mais au contraire va forcément les renforcer. Les mathématiques n'étant rien d'autre qu'un instrument de description des processus physiques dans la nature, ce phénomène se laisse aussi décrire par une formule simple. Il est toutefois inquiétant que les principaux énoncés de cette formule n'aient jamais été reconnus ou n'auraient pas dû l'être. Pour ne pas nuire à l'industrie de la construction, il n'est même pas possible de les faire publier dans la presse spécialisée.

Il s'agit pourtant d'un phénomène reconnu de manière générale: «Celui qui sème les routes, récolte le trafic». Il n'a d'ailleurs jamais vraiment été discuté au plan scientifique, aussi parce que les planificateurs des transports l'utilisaient de manière conséquente pour justifier a posteriori les nouvelles capacités routières. «Essayez de vous imaginer les difficultés, si l'on n'avait pas construit l'autoroute». Voilà ce qu'on entend à chaque discussion concernant le trafic. Et personne ne pense que cet énorme afflux de trafic n'a pu arriver que grâce à la nouvelle autoroute.

Si le principe du «level of service», tel qu'appliqué jusqu'à maintenant, était vraiment correct, il ne devrait plus être possible aujourd'hui de se déplacer dans la plupart des villes européennes. Mais dans les villes justement, on a dû agir au bon endroit en réduisant les capacités de trafic automobile. Ceci s'est déroulé par la fermeture de certaines rues centrales, les limitations de trafic dans des quartiers entiers, l'introduction de sens unique, les limitations de vitesse, etc. Il y a 20 ans, peu de gens croyaient que cette stratégie serait la seule pour atteindre les objectifs. Aujourd'hui, même les plus sceptiques doivent admettre que la meilleure mobilité est garantie justement dans les villes qui ont tenu sous contrôle le trafic automobile privé. En revanche, là où les réglementations n'existent pas, les automobilistes sont normalement contraints d'avancer dans les bouchons. Même des villes comme Los Angeles qui voulaient, par des infrastructures particulièrement vastes, garantir la mobilité des voitures en tant qu'expression suprême de la liberté individuelle, ont dû capituler. Aussi large soit-elle, une route finit toujours par se remplir et par créer de nouveaux bouchons.

Cette stratégie ne fonctionne-t-elle que pour la ville? Bien sûr que non, pour le trafic régional et lointain, les chances sont les mêmes et pas seulement parce que les mathématiques ont une portée générale. Le problème principal vient du fait que l'on continue à penser que les terrains et le sol sont à disposition de façon illimitée et que l'on peut se servir sans autre. A cela s'ajoute que l'industrie de la construction et de l'automobile représente, dans la plupart des pays industrialisés, le secteur économique le plus important et qu'il n'existe en conséquence pas de volonté politique pour contrer le développement du trafic routier. Au contraire, le trafic routier est subventionné massivement, car il ne paye aujourd'hui même pas les coûts directs qu'il engendre (coûts des routes), sans parler des coûts indirects comme les dégâts à l'environnement, à la santé, les nuisances des bouchons, le bruit etc. Aussi longtemps que la société est disposée, par les impôts, à poursuivre le subventionnement du trafic, il ne faut pas espérer des améliorations dans ce sens.

L'affirmation selon laquelle les infrastructures de transport créeraient des emplois n'est pas correcte non plus. Les bonnes liaisons et le transport bon marché sont devenus les causes principales de l'augmentation du chômage dans les pays les plus riches de l'Europe. On voit toujours plus d'industries qui vont s'installer dans les pays qui offrent des conditions de production plus avantageuses (le plus souvent sous la forme de bas salaires). Les autoroutes servent à relier les grandes concentrations urbaines, tout ce qui est entre deux n'est plus qu'une zone de transit.

Le problème est reconnu, les propositions de solutions efficaces existent. Combien de temps faudra-t-il encore attendre pour que la politique décide d'intervenir au bon endroit?

Helmuth Moroder, Président de la CIPRA-Italie et 1er vice-président de la CIPRA-International

LE MYTHE DES ALPES

**Patrie et espace économique pour 11 millions de personnes
Jardin sur le toit, château d'eau ou engin de sport de l'Europe?
Image idyllique des paysans de montagne ou démonstration des catastrophes
naturelles engendrées par l'homme?
Parc d'attractions en montagne et but de voyage ou tout simplement obstacle
fâcheux pour les transports?**

**Congrès annuel de la CIPRA
du 10 au 12 octobre 1996**

Centre des congrès Igls / Innsbruck



(Source: Nebelspalter Nr. 44/1889)

La perception humaine des Alpes et de ses habitants présente mille facettes, selon l'angle considéré et les intérêts manifestés. La perception extérieure est par exemple toute différente de l'intérieure. Dans les Alpes, des managers du cirque blanc, des politiciens régionaux d'envergure ou des membres du conseil de surveillance de centrales hydrauliques ont peut-être un point de vue tout différent d'une paysanne de montagne, d'un bûcheron, d'un guide de montagne ou de la tenancière d'une

pension. Même en plaine, on rencontre plus d'une approche intellectuelle des Alpes. Elles représentent un paradis de vacances et loisirs pour le voyageur tranquille aussi bien que pour le sportif stressé qui était encore assis à son bureau à trois heures dans la métropole et qui, à six heures, pose fièrement le pied au sommet de la première chaîne alpine, alors que sa voiture est encore chaude en contrebas. La perception des montagnes et des montagnard(e)s n'est pas influencée

que pas la réalité, mais aussi de manière déterminante par les mythes et les clichés qui oscillent le plus souvent entre le reflet et la caricature de la réalité. Le mythe s'est peut-être créé au cours des siècles de fréquentation avec les montagnes; mais il est aussi en partie consciemment mis en scène, cultivé, commercialisé et devient tradition en un clin d'oeil. La transition vers le cliché ou le gag publicitaire devient courante. Les mythes et les clichés font leur entrée dans les décisions politiques et forment aussi une base du développement dans les Alpes.

Le congrès de la CIPRA vise à ouvrir un forum pour les nombreuses questions qui tournent autour du mythe des Alpes. Quels risques et quelles chances amènent ces mythes et clichés pour l'espace vital des Alpes? Le congrès ne permettra pas de répondre à toutes les questions, mais devrait contribuer à mieux éclairer l'arrière-plan des perceptions et des actions humaines qui influencent l'espace alpin. La CIPRA est bien consciente qu'elle participe elle aussi à ce mythe des Alpes, au même titre que l'économie, la politique, la science et d'autres groupes d'intérêts. Ce congrès ne devra donc pas aboutir à une résolution ou une déclaration; en revanche, ce sera peut-être l'occasion de nouer de nombreux nouveaux contacts pour progresser dans la mise sur pied de réseaux personnels et institutionnels.

Questions relatives au mythe des Alpes:

- Quelles images ont les montagnards d'eux-mêmes et de leur espace vital?
- Quelles images ont les citadins des Alpes et de leurs habitants?
- Quelles sont les différences de perception dans les Alpes entre la population des vallées et des montagnes?
- La perception des Alpes subit-elle des modifications avec l'éloignement?
- Existe-t-il des différences de perception entre générations?
- Les médias travaillent-ils avec le mythe ou la réalité?
- Les Alpes et leur population comme support publicitaire – emploi normal ou abusif?
- Qui décide de la politique dans l'espace alpin?
- Les politiciens des Alpes représentent-ils la population?
- Les Alpes forment-ils une région politique et économique marginale dans l'Europe?
- Adieu au mythe – adieu au bien-être?
- Faut-il plus de solidarité alpine, une conscience alpine ou même de nouveaux mythes?

Déroulement approximatif

Judi 10 octobre

Assemblée de la CIPRA et ouverture

- 12h00 Comité directeur et
assemblée des délégués de
la CIPRA
- 19h00 Ouverture et salutations
Présentation de diapositives
Programme musical
Accueil

Vendredi 11 octobre

Exposés introductifs

- 9h00 **Le mythe des Alpes –
lorsque les clichés appren-
nent à marcher**

Une introduction historico-politique sur la création du mythe des Alpes, resp. des divers mythes avec un accent sur la diversité et la typologie des mythes actuels et des différences de perception à leur base

- 9h45 **Le mythe des Alpes –
profitable ou dangereux?**

Qui perd/qui gagne à ce mythe? Confrontation des dangers et des chances de l'utilisation / manipulation des mythes alpins actuels

- 10h30 Pause

- 11h00 **Du mythe des Alpes à la
conscience alpine**

Comment se situe la politique envers ce mythe alpin si l'on considère les tensions entre

- inertie et évolution
- détermination locale ou extérieure
- pensée provinciale ou intégration européenne

- 11h45 Discussion

- 12h30 Pause de midi

- 14h30 **Oui au mythe – non au
musée**

Diverses organisations, instituts et entreprises s'expriment sur leur propre contribution à la formation, la diffusion, la modification ou même la des-

truction des mythes alpins. Sont entre autres invités:

Association des élus de la montagne AEM, Comunità di lavoro Città delle Alpi, Pro Vita Alpina, ARGE ALP, Arge Alpen Adria, COTRAO, Club Arc Alpin, UNCEM, SAB, Tirol Werbung, une grande agence de voyages, IGHA, société internationale pour la recherche alpine historique

- 15h30 Stands d'exposition et présentations des activités des organisations invitées (partie I)
- 16h30 Présentations audiovisuelles sur les thèmes «Les Alpes dans les médias» et «Les Alpes dans l'art»
- 17h30 Stands d'exposition et présentations des activités des organisations invitées (partie II)
- 18h30 Fin du programme
- 20h30 Programme culturel

Samedi 12 octobre

Podiums de discussion sur les visions intérieures et extérieures du mythe des Alpes

- 8h30 Ouverture et introduction

Présentation de diapositives «La représentation des Alpes dans le miroir des affiches et prospectus publicitaires»

- 9h00 **Podium 1
Liquidation de la patrie –
conquête du paradis**

Les dimensions culturelles et économiques du mythe des Alpes considérées de l'extérieur et de l'intérieur

Greina – Dédommagement pour renoncer à exploiter

En Suisse, la première réglementation visant à dédommager la renonciation à l'exploitation de l'énergie hydraulique et la protection d'un paysage digne de protection nationale est entrée en vigueur au début de 1996. Les négociations furent longues quant au montant du dédommagement et à la répartition des versements fédéraux. C'est maintenant décidé: la Confédération, donc le peuple suisse paiera pour la conservation du site naturel de Greina durant 40 ans un montant annuel de 900 000.– CHF. Les communes de Vrin et Sumvitg reçoivent chacune 40%, le canton des Grisons 20%.

- 10h00 Questions du public
- 10h30 Pause café
- 11h00 **Podium 2**

Les montagnes et les montagnards – la politique alpine est-elle une affaire d'hommes?

La dimension politique du mythe des Alpes prise entre autodétermination, domination extérieure et responsabilité commune – les politiciennes des Alpes ont la parole.

Introduction et modération: Peter Hasslacher (Innsbruck)

- 12h00 Questions du public
- 12h30 Bilan du congrès par un observateur (un ou une journaliste)
- Conclusion
- 13h00 Fin du congrès

Le programme complet avec toutes les conférences et tous les conférenciers paraîtra dans le prochain CIPRA-Info.

Frais de participation: pour une inscription jusqu'au 30 juin 1996, 900 ATS (y. c. la documentation du congrès); à partir du 1er juillet 1996, 1100 ATS.

Relation bancaire: CIPRA-Autriche
Konto 0065-29119/02 auprès de Creditanstalt Vienne, Numéro bancaire 11000

→ **Talon d'inscription
à l'intérieur
de ce cahier!**

Le Parlement carinthien va suivre le protocole agriculture de montagne

Le Parlement carinthien a pris une décision extraordinaire le 14 juillet 1995: avant l'entrée en vigueur des premiers protocoles de la Convention alpine, il a déclaré formellement qu'il allait appliquer les objectifs du protocole agriculture de montagne qui relèvent de sa compétence. C'est le premier signe concret en Autriche pour transposer dans les faits les objectifs de la Convention alpine et il faut souligner qu'il émane d'une province. Richard Norz, directeur de la chambre d'agriculture tyrolienne estime que le Tyrol pourrait suivre l'exemple de la Carinthie.

Nouvelles parutions

Bibliographie de la Convention alpine

En février 1996, Peter Hasslacher en collaboration avec Werner Bätzing et Ulf Tödter, a édité pour la seconde fois après 1994 un numéro consacré à la Convention alpine dans la série des services d'information bibliographique (LID) du club alpin autrichien (ÖAV). L'ouvrage recense 333 références pour la Convention alpine et ses protocoles dans cinq langues. La brochure se commande au prix de ATS 50.- auprès de: ÖAV, Fachabt. Raumplanung/Naturschutz, Postfach 318, A-6010 Innsbruck.

La Convention alpine – la voie autrichienne

Sous la conduite rédactionnelle de Reinhard Gschöpf et de Peter Hasslacher, la CIPRA-Autriche a publié en février 1996 une brochure de 120 pages intitulée «La Convention alpine – la voie autrichienne». Elle contient, en plus des informations de base sur la Convention alpine, des contributions du Président de la République fédérale, de cinq ministres, de trois présidents de province, de chefs de service fédéraux et provinciaux ainsi que de représentants d'organisations communales, d'associations économiques, de partenaires sociaux et d'organisations écologistes.

Une publication unique qui reflète la diversité d'opinion rencontrée en Autriche sur ce thème; on y trouve des résumés de trois pages en anglais, français et italien. Elle se commande pour ATS 130.- auprès de la CIPRA-Autriche, Alserstr. 21/5, A-1080 Vienne.

L'agriculture de montagne dans le contexte européen – hors d'usage ou porteuse d'espoir?

C'est le titre que portait en 1995 le congrès annuel de la CIPRA-Autriche. Les contributions sont maintenant rassemblées dans une brochure de 86 pages.

On y trouve des articles sur la mise en oeuvre du protocole agriculture de montagne (Paul Freudenthaler), la capacité de survie économique des exploitations de paysans de montagne dans l'UE (Berthold Pohl), des alternatives de développement couronnées de succès dans les Alpes (Hans Haid), le contrat de protection de la nature comme source de revenus pour les paysans de montagne (Johannes Gepp), ainsi que les résultats de deux ateliers. La brochure se commande pour ATS 120.- auprès de la CIPRA-Autriche, Alserstr. 21/5, A-1080 Vienne.

Dernière ronde pour le directeur de la CIPRA Ulf Tödter



Ulf Tödter, Directeur de la CIPRA

Après six ans et demi, Ulf Tödter va quitter fin septembre 1996 son poste de directeur de la CIPRA et retourner pour des motifs privés à Fribourg en Brisgau. Il y travaillera de manière indépendante, mais reste collaborateur indépendant de la CIPRA pour le projet de «Rapport sur l'état des Alpes».

Ulf, quelles sont tes impressions fortes, lorsque tu songes aux années passées?

Lorsque j'ai entamé mon travail au printemps 1990 dans le secrétariat nouvellement créé à Vaduz, j'ai constaté de grandes lacunes en matière de coopération transfrontalière dans les Alpes, même au sein de la CIPRA. Il était donc très important d'améliorer la

collaboration par-dessus les frontières, notamment les frontières linguistiques. La création de comités CIPRA en Italie et en France a permis de grands progrès dans ce domaine. Naturellement nous sommes encore loin d'un fonctionnement parfait. Le multilinguisme entraîne des coûts importants, mais je suis convaincu que cet investissement se justifie.

De quoi es-tu le plus fier?

Le fait que l'ARGE ALP, dans laquelle on trouve les cantons suisses des Grisons, de St-Gall et du Tessin, ait décerné son prix de l'environnement 1995 à la CIPRA. La CIPRA a vu son engagement en faveur de l'avènement de la Convention alpine récompensé. Et les cantons suisses de montagne, emmenés par les Grisons, combattent justement violemment cette Convention alpine. Je trouve ça plutôt piquant et ça me réjouit par ailleurs que le travail de la CIPRA obtienne une reconnaissance des régions.

Comment vois-tu les perspectives de tes successeurs?

Je suis optimiste. Les projets qui débute maintenant pour un réseau de communes soutenu par la Convention alpine «Alliance pour les Alpes» et pour le «Rapport sur l'état des Alpes» formeront les nouvelles pierres angulaires du travail de la CIPRA. Malgré un financement très modeste de la part des organisations membres, la CIPRA a réussi au cours des dernières années à faire bouger bien des choses. Mes successeurs qui ne sont pas encore nommés peuvent donc s'attendre à des tâches intéressantes.

Les documents pour la candidature aux postes de directeur(trice) et directeur(trice)-adjoint de CIPRA-International peuvent être demandés directement à Vaduz.

Impressum

Informations de la CIPRA – Parution 4 fois par an – rédaction: Ulf Tödter, Michel Revaz, Heiligkreuz 52, FL-9490 Vaduz, layout: Kristian Kunze, Michel Revaz – traductions: Philippe Poget, Enrico Nada, Michel Revaz – versions allemande, italienne, française – imprimé sur papier recyclé – tirage total: 11 000 exemplaires. Impression: Gutenberg AG, Schaan/FL – Rédaction achevée le 10 mars 1996.

Comités nationaux:

CIPRA-Autriche, c/o Österreich. Gesellschaft für Natur- und Umweltschutz (ÖGNU), Alserstr. 21, A-1080 Wien

CIPRA-Suisse, c/o Ligue suisse pour la protection de la nature (LSPN), Case postale, CH-4020 Bâle

CIPRA-Allemagne e.V., Waltherstrasse 29/Rgb./II, D-80337 München

CIPRA-France, c/o Centre International pour la Conservation de la Montagne CIM, Les Gandy, F-73670 Entremont-Le-Vieux

CIPRA-Liechtenstein, c/o Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU), Heiligkreuz 52, FL-9490 Vaduz

CIPRA-Italie, c/o Pro Natura Torino, Via Pastrengo 20, I-10128 Torino

CIPRA-Slovénie, c/o Triglavski narodni park, Kidričeva 2, SLO-64260 Bled

Comité régional:

CIPRA-Tyrol du Sud, c/o Dachverband für Natur- und Umweltschutz, Kornplatz 10, I-39100 Bozen



L'Age V. Jensen Charity Foundation, Vaduz (FL), apporte son soutien financier à l'édition de ce CIPRA-Info.