

La Convention alpine

De grandes avancées à la 6^{ème} Conférence alpine des ministres

(Lucerne, 30-31 octobre 2000)

La longue gestation d'un projet ambitieux

Bref rappel sur la Convention alpine

Initiée en 1989, en vigueur depuis le 16 juin 1994, la Convention alpine a été ratifiée par la France le 15 janvier 1996 où elle est entrée en application le 15 avril 1996 [Décret n° 96-437 du 20 mai 1996 – J.O. du 24 mai 1996].

Le suivi de la Convention alpine est assuré par un *Comité permanent* présidé à tour de rôle pendant deux années par chacune des parties contractantes, sous la haute autorité de la *Conférence alpine des ministres* dont les sessions sont biennales (la 6^{ème} d'entre elles s'est tenue à Lucerne en octobre 2000).

Les parties contractantes de la Convention alpine, à savoir l'Allemagne, la France, l'Italie, le Liechtenstein, Monaco, l'Autriche, la Suisse, la Slovénie ainsi que l'Union européenne, s'engagent par la dite Convention "dans le respect des principes de précaution, de causalité (pollueur-payeur) et de coopération", à mener une politique globale de préservation et de protection des Alpes tout en utilisant avec discernement les ressources et en les exploitant de façon durable. Elles conviennent également, au sein de l'espace alpin, d'intensifier et d'élargir la recherche et la coopération transfrontalière dans tous les domaines, en collaboration avec les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, tout en assurant une information régulière de la population.

Pour préciser la Convention cadre, des protocoles d'application sont prévus dans douze domaines spécifiques sous forme d'autant de protocoles [cf. & suivant]. Aucun de ces protocoles n'ayant pour l'instant été ratifié par les parties contractantes, leur mise en œuvre n'est pas formellement possible mais s'avère souhaitable. En effet, de nombreuses dispositions des protocoles n'ayant aucun caractère contraignant et ne représentant que le plus petit dénominateur commun des parties contractantes, les parties contractantes peuvent, sans attendre, se mobiliser pour mettre en œuvre la Convention en s'appuyant sur un certain nombre de principes (au nombre de douze) énoncés dans un Rapport "*Principes de mise en œuvre de la Convention alpine*" adopté lors de la dernière session de la Conférence alpine.

Vers le parachèvement des processus de ratification

La sixième Conférence alpine qui s'est déroulée les 30 et 31 octobre dernier sous la présidence suisse à Lucerne a marqué une avancée décisive de la Convention alpine.

Sous la présidence suisse (octobre 1998 – octobre 2000) de notables progrès avaient certes été réalisés avec les dernières ratifications de la convention cadre (celles de la Suisse et de l'Italie [cf. Bulletin n° 16/17, page 2]) et l'adoption des protocoles "*Aménagement du territoire et développement durable*", "*Agriculture de montagne*", "*Protection de la nature et entretien du paysage*", "*Forêts de montagne*", "*Tourisme*", "*Protection des sols*", "*Energie*", par une très large majorité des signataires, à l'exception de l'Autriche qui subordonnait sa signature à un accord sur le protocole "*Transports*" dont toutes les parties convenaient de l'importance décisive sur le devenir de la Convention.

L'accord sur le contenu de ce dernier s'étant enfin réalisé, le 31 octobre 2000 à 12h45, les parties contractantes de la Convention alpine signaient sans conditions le protocole "*Transports*" (à l'exception de la Slovénie et de l'UE dont les signatures interviendront sous peu), l'Autriche signait en conséquence le restant des protocoles, et, pour sa part, la Suisse ajoutait sa signature au protocole "*Energie*".

Complétée entre temps de deux protocoles juridiques additionnels (le protocole "*Monaco*" qui autorisa l'admission de la Principauté, et le protocole "*Règlement des différends*" inspiré du règlement de la Cour d'arbitrage de La Haye), la Convention alpine ne sera parachèvement qu'avec les protocoles "*Population et culture*", "*Régime des eaux*", "*Qualité de l'air*" et "*Déchets*", dont l'élaboration devrait incessamment débiter.

En assumant la présidence de la Conférence alpine et du Comité permanent pour les années 2001 et 2002, l'Italie aura à parachever les processus de ratification, à mettre en place les instruments (notamment un secrétariat permanent) de la mise en œuvre formelle de la Convention, et à susciter une synergie entre la Convention alpine et le programme Interreg IIIB.

Le protocole "Transports", clé de la Convention alpine

Retour sur la genèse du protocole "Transports"

Aucun autre protocole d'application de la Convention alpine n'aura demandé de si longues négociations que le protocole "*Transports*". L'assemblée constituante du groupe de travail "*Transports*" eut lieu en septembre 1990 à Berne. Pendant dix années, les possibilités d'accord se heurtèrent aux exigences de l'Autriche plaçant un droit de veto sur la création de nouvelles routes alpines.

Les positions novatrices de la France [cf. Bulletin GIR n° 16/17, page 4], en introduisant notamment la prise en compte d'une série de notions et de principes ("zones sensibles", transports écologiquement viables", principe de précaution", "principe de pollueur-payeur"), aidèrent à surmonter les dernières réticences de l'Autriche et à déboucher sur un consensus permettant de disposer enfin d'un cadre juridique contraignant en faveur d'une politique des transports commune à tous les pays de l'espace alpin ainsi qu'à l'UE, également partie contractante.

Regards sur le contenu du protocole "Transports"

Comme en convient la Cipra, qui a toujours manifesté la plus extrême vigilance tout au long des laborieuses mises au point du protocole "*Transports*", ce dernier, dont la version harmonisée est d'ores et déjà disponible sur le site de la Cipra [www.cipra.org], peut être considéré comme parfaitement satisfaisant, avec notamment pour points forts méritant d'être relevés :

- renonciation à la construction de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin ;
- réalisations de nouvelles routes à grand débit pour le trafic intra-alpin subordonnées au respect de conditions extrêmement restrictives ;
- évaluation, consultation, coordination intergouvernementale et interrégionale pour les projets impliquant des impacts transfrontaliers ;
- engagement à promouvoir la mise en place et le développement de systèmes de transports en commun optimaux pour les voyageurs et respectueux de l'environnement ;
- adoption de mesures visant à transférer sur le rail le transport à longue distance de marchandises ;
- soutien à l'amélioration des infrastructures ferroviaires, optimisation des possibilités d'exploitation et modernisation des chemins de fer ;
- introduction progressive de systèmes de redevances spécifiques au trafic, afin de couvrir équitablement les coûts réels ;
- prise en compte des objectifs du protocole "*Transports*" dans d'autres politiques sectorielles ;
- implication des collectivités territoriales immédiatement concernées ;
- création et préservation de zones où le trafic est limité ou interdit, institution de localités touristiques sans voitures, mesures visant la promotion des déplacements et séjours de vacanciers sans voitures.

La portée politique de ce protocole que les autorités françaises s'engagent à ratifier dans les meilleurs délais est indéniable. En dépit des résistances et réticences affichées [cf. page 3 ci-contre, & 1], sa mise en œuvre, qui constitue un objectif prioritaire, devra s'assortir de la création de groupes de travail oeuvrant sur des questions en débat (telle la définition des "objectifs de qualité environnementale spécifiques aux Alpes"), et déboucher sans tarder sur des décisions impatientement attendues.

Le site internet de Cipra-International (www.cipra.org) offre une information des plus complètes sur la Convention alpine, et ce, dans ses quatre langues officielles (allemand, français, italien et slovène)