

Vers une macro-région espace alpin. Éléments de réflexion et de débat

Cette note ne vise pas à donner un tableau de l'état des Alpes, de leur diversité, leur identité et leur devenir, ce que font (bien) de nombreux autres documents (cf bibliographie). Elle cherche à alimenter une réflexion collective en vue d'une stratégie sur un territoire. Cet objectif d'action nous semble nécessiter un questionnement préalable sur *le potentiel des Alpes à devenir un acteur européen*. Qu'est-ce à dire ? Parler des « Alpes comme acteur de l'Europe » suppose l'existence d'un territoire, disposant d'un projet porté par une entente politique, reconnu et actif au sein de l'Europe. Pour l'affirmer, il faut donc répondre à trois questions, sur le territoire, sur le projet, sur la place dans l'Europe, questions qui pourraient être formulées de la manière suivante :

Question 1 : Qu'avons-nous à faire ensemble ? Par delà la diversité socio-économique et la fragmentation politique, que partageons-nous ? Quels problèmes gagnent à être portés en commun à l'échelle des Alpes ?

Question 2 : Qu'avons-nous à dire ? Le projet met en jeu des spécificités, mais plus loin que l'identité partagée, il met en jeu une vision commune de l'action et du devenir. Quel avenir nous mobilise : du point de vue du territoire certes, mais aussi d'un point de vue idéologique et politique, dans les rapports au milieu, dans les rapports sociaux, dans l'approche des inégalités, dans les processus de décision et dans la gouvernance ?

Question 3 : Quelle place dans l'Europe ? Pour exister au-delà d'une coalition formée pour la défense d'intérêts particuliers, le projet doit démontrer que les problèmes alpins sont des problèmes européens et, réciproquement, que les solutions alpines sont aussi des solutions pour l'Europe. Comment se positionne l'arc alpin sur les enjeux européens ? Quelle contribution à ces enjeux globaux ?

Ce document est organisé pour apporter des éléments de débat à ces questions d'ordre stratégique. Quatre thèmes sont proposés, sous la forme de quatre grandes problématiques. Chacune d'entre elles se décompose en quatre paragraphes : les « dynamiques » brossent les grandes tendances affectant le territoire, les « incertitudes » ouvrent à des interrogations d'ordre prospectif et sollicitent des choix stratégiques, les « interdépendances » montrent les systèmes spatiaux et les jeux d'échelles qui tissent la macro-région fonctionnelle, la « position européenne » esquisse des pistes d'actions pour un portage par des programmes européens. Une carte de synthèse vient illustrer la problématique.

Sommaire

| | |
|--|----|
| Introduction | 1 |
| Les Alpes mobiles : attractivités et mutations territoriales | 2 |
| Les énergies alpines : ressources, mutations énergétiques et changement climatique | 4 |
| Les Alpes traversées : Transports et accessibilité | 6 |
| Les Alpes mondialisées : innovation et compétitivité | 8 |
| La macro-région : définition, enjeux, projets | 10 |
| Annexes | |
| Cartes | |
| Éléments bibliographiques | |

Problématique 1

Les Alpes mobiles : attractivités et mutations territoriales

À la massivité de la montagne, à l'isolement de certaines régions, à la mise à l'écart qu'elle a longtemps connue, à l'image d'immuabilité d'une nature sauvage, bref à la statique de l'imagerie de carte postale, opposons les Alpes mobiles. Ces Alpes en mouvement sont insérées dans les flux nationaux et internationaux et participent à l'économie mondiale. Quelles en sont les forces ? Les facteurs d'attractivité ? Insérées, ces Alpes sont aussi celles de populations qui bougent. Elles l'ont toujours été mais le sont encore plus dans des activités de tourisme et de loisirs qui fonctionnent sur des temps courts. Hautes saisons vs. basses saisons, durée réduite des activités, fonction résidentielle, suscitent des inégalités dans le temps et dans l'espace et font alterner sur-fréquentations et inoccupations. Comment gérer l'inégalité dans le temps ? Peut-on obtenir une durabilité des activités ? Quelle gestion des flux liés à ces mouvements périodiques ? Mais la mobilité ne doit pas cacher les inégalités qu'elle recouvre : les populations immobiles des sites reculés, les précaires du travail saisonnier, les contraints aux départs, les habitants qui n'ont pas les revenus nécessaires pour bénéficier des nouvelles « aménités ».

Les Alpes mobiles sont donc celles de la gestion et de la répartition des flux dans les systèmes spatiaux.

Dynamiques

- Les Alpes sont un lieu de résidence très attractif : dans les 50 dernières années la population est passée de 10,8 à 14,3 millions.
- Se développent notamment des migrations dites d'agrément (ou *amenities*) motivées par la qualité de l'environnement et des paysages ainsi que par des migrations résidentielles à plus grande distance ;
- L'attractivité se traduit par une *multilocalité*, avec des lieux d'habitation à la fois en ville et en montagne, favorisée par la proximité vis-à-vis de lignes aériennes *low cost*, comme par la flexibilité d'emplois intellectuels utilisant les TIC pour travailler à distance ;
- La répartition inégale de cette croissance entraîne une tendance à la polarisation : les pôles urbains et les périphéries métropolitaines intra ou extra-alpines sont les grands gagnants au détriment des petites communes alpines. À petite échelle, se constatent des disparités croissantes entre les zones urbaines et leurs périphéries, les zones touristiques et les zones rurales. Ces dernières perdent des actifs mais surtout les actifs les plus qualifiés : les communes rurales suisses perdent en moyenne 27% de personnes hautement qualifiées et même jusqu'à 75% dans le canton d'Appenzell Rhodes-intérieures ;
- Ce phénomène est associé à une *gentrification* (installation préférentielle de catégories sociales aisées au détriment des habitants originels chassés par l'augmentation du foncier) à travers l'installation de longue durée (retraités résidents secondaires) dans les pôles touristiques (Saint-Moritz, Garmisch-Partenkirchen, Chamonix) et des catégories à haut revenu dans les espaces disposant des plus grandes « aménités ».

Incertitudes

- . La croissance de la mobilité entraîne le développement des aires urbanisées, et par conséquent les conflits dans l'usage des sols. L'avenir de l'agriculture reste une question en suspens.
- . L'attractivité est conditionnée par la mobilité alors que la mobilité automobile est elle-même contestée et menacée. La recherche de mobilités douces comme l'organisation de services publics de transports sont eux-mêmes rendus plus difficiles par la morphologie montagnarde. La capacité de la montagne à faire face aux nouvelles exigences énergétiques est incertaine.
- . Le vieillissement de la population, qu'il soit lié à des évolutions démographiques générales, accentué par l'installation de retraités ou renforcé par le départ des actifs questionne les services publics, notamment de santé et de déplacement, et tout particulièrement pour les régions alpines marginales.
- . L'écart dans l'attractivité se creuse, l'inégalité étant un phénomène cumulatif. Les communes en perte de population conjuguent le sous-développement du transport public, l'isolement, le manque d'innovation et la pénurie d'emplois qualifiés. À défaut d'un modèle alternatif de développement, ne s'agit-il pas de gérer un mieux-vivre dans ces espaces délaissés ?

Interdépendances

Les Alpes mobiles se conjuguent à de multiples échelles spatiales et temporelles. Elles montrent les relations entre zones d'altitude résidentielles et d'activités de loisirs et zones urbaines de vallée et de piémont, pôles d'emplois et zones résidentielles, pôles métropolitains et pôles touristiques d'envergure internationale.

Elles rendent compte également de la complexité des mouvements. Attractives pour les couches les plus modernes et les plus aisées, elles deviennent un espace particulier dans un système de résidences multiples. Les Alpes sont de ce fait interconnectées aux systèmes métropolitains mais aussi aux systèmes de transport. La question de la proximité aux lignes TGV et lignes *low cost* est un facteur discriminant. Elle se pose aujourd'hui conjointement à la question de l'offre de transport de desserte et de proximité.

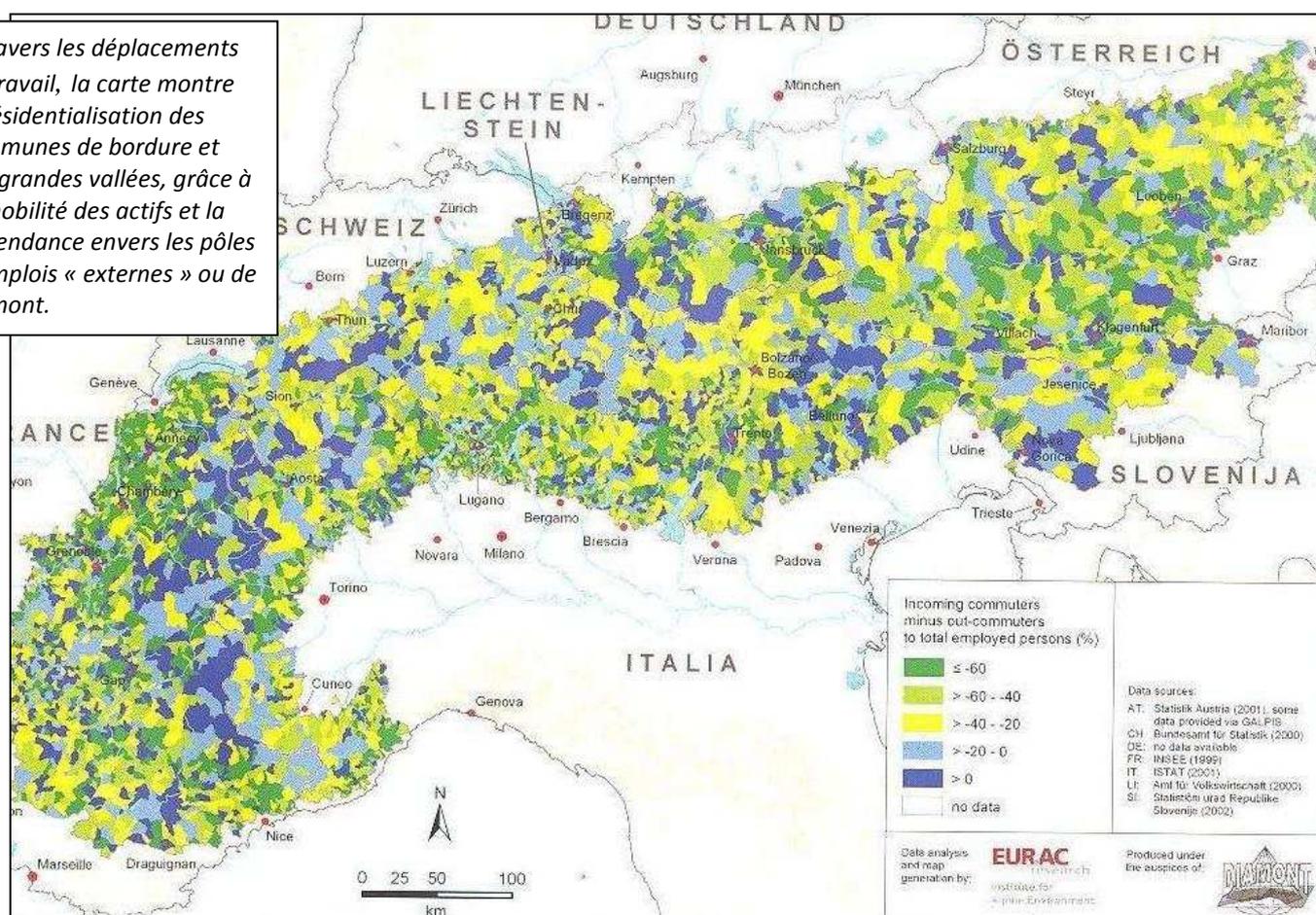
Positionnement européen

L'échelle de l'Europe devrait conduire à penser les réseaux dans leurs conséquences sur l'attractivité résidentielles des Alpes. Elle peut être celle de la gestion des disparités socio-économiques dans les zones à l'écart. Dans un contexte de réduction énergétique, elle interpelle les politiques de mobilité.

La politique alpine doit se faire dans un souci d'harmonisation du cadre législatif, qui devrait faciliter des stratégies foncières transfrontalières.

Carte : la mobilité vs les emplois

A travers les déplacements de travail, la carte montre la résidentialisation des communes de bordure et des grandes vallées, grâce à la mobilité des actifs et la dépendance envers les pôles d'emplois « externes » ou de piémont.



Bibliographie

Dossier RGA n°99-1 de 2011, *Processus de migration dans les régions de montagne, et en particulier dans les Alpes*.
3^e rapport de la CIPRA sur l'état des Alpes 2011

Problématique 2

Les énergies alpines : ressources, mutations énergétiques et changement climatique

Le réservoir d'eau et d'énergie que représentent les Alpes a constitué une ressource propre qui en a assuré le développement industriel mais en a fait aussi une ressource globale dont dépend l'approvisionnement en eau et énergie des régions basses. Les ressources naturelles : neige, biodiversité, paysages, lui donnent encore aujourd'hui une attractivité génératrice de valeur économique. Le changement climatique questionne bien sûr la durabilité et la dépendance d'une économie liée à la neige, mais également l'usage de ces ressources en voie de raréfaction : pour qui, pour quoi, à quel prix ? Face aux mutations du climat, les risques naturels sont accrus, mais c'est aussi et surtout la vulnérabilité économique, sociale et culturelle qui augmente (mises en friche des stations de sport d'hiver, baisse des emplois, difficultés économiques, dégradation de l'image et de l'attractivité, baisse des ressources en eau). La ressource est également génératrice d'inégalités : les accès à l'eau ne sont pas mieux répartis que l'enneigement, leurs bénéfices distribués de façon peu homogène. Pour autant les Alpes disposent d'atouts considérables pour l'expérimentation de nouveaux potentiels énergétiques : pente, ensoleillement (effet d'adret et inclinaison), dénivelé (possibilité d'utilisation de l'hydraulique), présence de l'eau. Comme l'électricité en son temps, la question du stockage et du transport sont là encore des verrous à soulever.

Dynamiques

- Le « château d'eau » alpin conditionne l'alimentation des grands fleuves européens (entre 35 et 80% du débit du Danube). Toute variation dans les « stocks » affecte de ce fait jusqu'aux régions éloignées.
- La plus grande part de production d'énergies renouvelables de chaque Etat alpin est réalisée dans les Alpes. Le réseau hydroélectrique alpin a la possibilité de couvrir les pics de consommation en complément de l'énergie des centrales nucléaires et des centrales à charbon sur le réseau européen. De plus, parmi les autres énergies renouvelables, la production hydroélectrique est la plus stable. Cependant le coût d'installation de nouveaux systèmes est élevé, tant en termes de coûts que d'impact paysager. En raison du rayonnement solaire élevé, l'espace alpin offre des conditions propices à l'utilisation de l'énergie solaire mais présente des inconvénients liés au relief.
- La montagne est en première ligne face au changement climatique, qui est très marqué dans les Alpes. Le déplacement des écosystèmes a pu être montré, ainsi que leurs conséquences dans les pratiques agricoles.
- L'augmentation des risques et notamment de risques catastrophiques (crues, glissements de terrains, avalanches) est attestée. La limite de sécurité d'enneigement qui se situe actuellement entre 1200 et 1300 mètres devrait, selon les experts, atteindre 1500 mètres en 2050. Le recours à l'enneigement artificiel s'étend, avec 3/4 des pistes de ski enneigées artificiellement en 2009 (CIPRA, 2009, 2011). Aucun modèle économique alternatif dominant n'est à envisager et les stratégies d'adaptation seront nécessairement « multi-sectorielles » et complexes (Marcelpoil, 2010).

Incertitudes

. Les effets locaux du changement climatiques sont encore largement méconnus. Néanmoins si l'on essaye de dépasser ce niveau général d'incertitude pour estimer les capacités de réaction aux mutations (résilience), on peut envisager de nouveaux conflits d'usage sur la ressource en eau, des conflits d'intérêts entre protection, conservation et tourisme, des conflits esthétiques dans le développement des énergies renouvelables, à l'instar de ceux connus pour les éoliennes. Conflits pour lesquels une gouvernance des ressources est à ré-inventer. Le devenir de la moyenne montagne est particulièrement préoccupant en certains endroits, aucun modèle unique de développement ne pourra être proposé. Les capacités de réaction et d'adaptation stratégiques des populations sont dès lors fondamentales mais incertaines : doit-on craindre des départs importants ? Ou une paupérisation dans un contexte de crise économique généralisée ?

Interdépendances

. Les Alpes participent du changement global à l'échelle de la planète. Toute stratégie de développement durable à l'échelle de l'Europe met en jeu les Alpes, qui conditionnent l'aménagement et la gestion des fleuves européens aussi bien que la fixation du CO² par la forêt ou la préservation de la biodiversité.

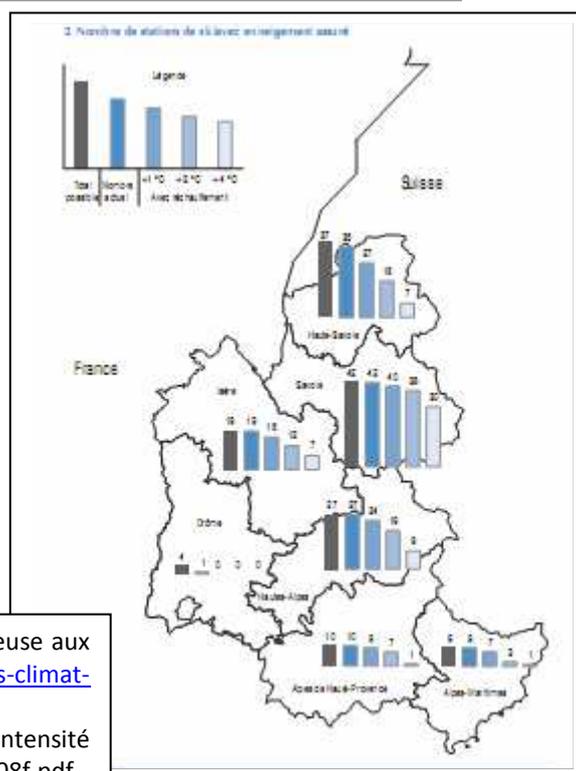
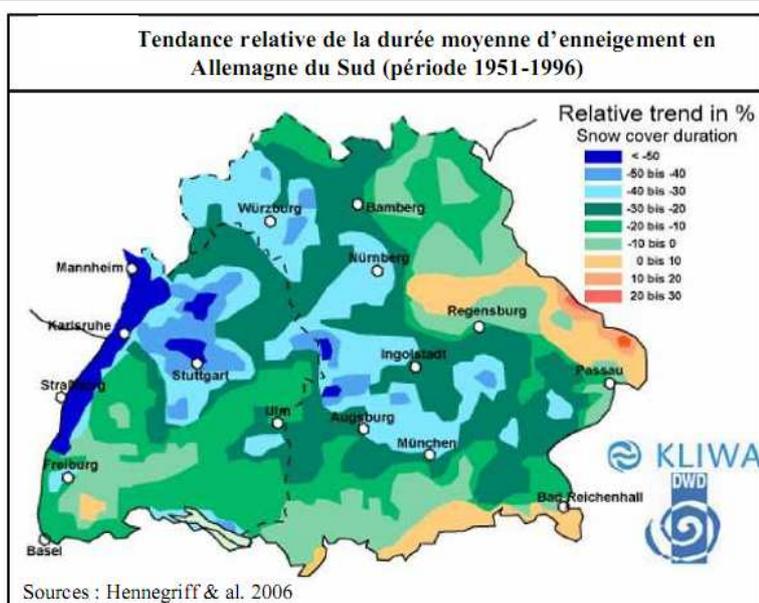
Les mutations climatiques donnent une forte unité aux Alpes. Elles entraînent des problèmes et des enjeux transnationaux qui demandent de dépasser les fragmentations politiques. Les enjeux énergétiques montrent les interdépendances dans la décision et dans les pouvoirs : comment articuler impact local et impact global, concilier développement économique et préservation du capital de ressources ?

Positionnement européen

Pour l'Europe, les territoires de montagne peuvent constituer des laboratoires pertinents de l'observation du changement climatique et de ses effets, comme pour le suivi et l'évaluation des stratégies et des pratiques des acteurs. Ils représentent un capital de ressources naturelles et d'énergies renouvelables, et sont susceptibles de contribuer à la « durabilité » de l'ensemble du continent.

Le statut de laboratoire demande, de l'Europe, des dispositifs opérationnels de réseaux d'observation et d'expérimentation transnationaux. Ceci suppose la mise en place d'une mutualisation des compétences techniques et scientifiques ainsi qu'une mutualisation financière pour gérer ces systèmes. Les Alpes peuvent attendre des outils de gouvernance des interdépendances entre phénomènes d'altitude et effets régionaux (eau, risques naturels), des mesures de gestion des futurs sites en crise économique (friches touristiques, moyenne montagne), des réflexions sur les possibles systèmes de solidarité entre régions.

Carte : L'évolution des durées d'enneigement



carte 1 : constat de la diminution du nombre de jours avec couverture neigeuse aux basses et moyennes altitudes http://www.risknat.org/projets/alpes-climat-risques/pages/docs/synthese_enneigement.pdf

carte 2 : évolution du nombre de stations en enneigement naturel selon l'intensité du réchauffement en France. <http://www.insee.fr/fr/ffc/docs/ffc/ref/fratour08f.pdf>

Bibliographie

- Prudent-Richard G., Gillet M. Et Al., 2008. – Changements climatiques dans les Alpes : impacts et risques naturels. Rapport Technique N°1. ONERC, ClimChAlp – Interreg IIIb Alpine Space.
- Richard D., George-Marcelpoil E., Boudieres V., « Changement climatique et développement des territoires de montagne : quelles connaissances pour quelles pistes d'action ? », *Revue de géographie alpine* [En ligne], 98-4 | 2010, mis en ligne le 27 janvier 2011, URL : <http://rga.revues.org/index1322.html>

Problématique 3

Les Alpes traversées : transports et accessibilité

A la représentation de montagnes périphériques, opposons l'idée de carrefour européen. Cette situation présente à la fois des avantages stratégiques et des difficultés environnementales : comment diminuer les impacts de la circulation au niveau local (bruit, pollution, paysage) tout en renforçant les avantages ? Comment éviter « l'effet tunnel » de liaisons qui comme l'axe Lyon-Turin sont presque extra-alpines et risquent de ne pas profiter aux Alpes ? Comment résoudre la contradiction entre les intérêts des populations alpines, souvent correctement desservies par des axes routiers internationaux mais dont elles subissent des nuisances importantes ? La question de l'intégration régionale ne se résume plus à rendre accessible un territoire, tâche par ailleurs ardue et coûteuse en montagne du fait de la pente et les difficultés d'entretien en hiver. Il s'agit de passer d'Alpes-support à des Alpes intégrées, au sein desquelles les axes de transit sont insérés dans des réseaux ou systèmes qui permettent la prise en compte du contexte multiscale. Il faut pour cela développer une vue d'ensemble de la chaîne de mobilité depuis les grands centres urbains, les gares TGV, les principaux aéroports, jusqu'à l'intérieur des petites vallées alpines. Mais comment articuler l'échelle européenne et l'échelle locale ? Par ailleurs, la durabilité transforme la donne : autrefois la promotion d'une région se résumait à la construction d'une route pour la rendre plus accessible, aujourd'hui les nouveaux projets innovants en matière de mobilité veulent offrir aussi des moyens de transport écologiques. Une innovation que compliquent le milieu montagnard, la pente et les températures.

Dynamiques

- Le transport de marchandises est un facteur de développement économique. Entre 1984 et 2005, le transport de marchandises a quasiment doublé pour atteindre 106,3 millions de tonnes en 2005. Dans le même temps, le transport routier a connu une croissance exceptionnelle (+ 124,2 %), la part du transport ferroviaire n'a cessé de diminuer dans le même temps (sauf en Suisse).
- L'accessibilité est au cœur de l'économie des communes touristiques, notamment des stations de ski.
- Une tendance en faveur d'une innovation dans la mobilité touristique émerge, avec la promotion de déplacements en mode doux, ou en incitant les touristes à ne pas venir en station avec leur véhicule personnel, par l'innovation en matière de transports publics et de cadencement du trafic.

Incertitudes

- . Le renforcement des axes de transit contribue fortement à la consommation d'espace libre et à la fragmentation du paysage, tout en multipliant les risques liés aux accidents et à la pollution.
- . L'harmonisation des systèmes de transport dépend de conditions politiques (cadre normatif et législatif), économiques (dynamisme des territoires), naturelles (éboulements, etc.), mais aussi des circonstances humaines. Comment construire un service public avec une telle variété de situations et dans un cadre montagneux ?
- . Selon les échelles, les réponses varient, de l'échelle de la vallée à celle des Alpes toutes entières : il s'agit de travailler à ce que l'amélioration des traversées permette également aux villes de piémont de se tourner vers les Alpes (il sera plus facile de relier Lyon à Turin que Grenoble aux autres villes alpines). La mise en place de ces services suppose une connaissance unifiée sur l'ensemble du massif des besoins et des habitudes. A l'échelle locale, relativement aux mobilités douces, comment construire un schéma de transport en commun en l'absence de grandes polarisations ?
- . La connexion internet haut débit n'est pas rentable pour les fournisseurs d'accès internet dans les vallées reculées et rurales (isolement + peu d'abonnés) : elle devient un handicap pour les habitants dans la course à l'emploi, mais aussi un frein à l'installation de personnes indépendantes ou de travailleurs à domicile, or c'est également un outil d'information, de formation et de loisirs, dont dépend l'accès à la connaissance et l'appartenance aux réseaux sociaux contemporains.
- . La proximité d'aéroports et la desserte en ligne *low cost* redessinent l'attractivité des Alpes. Il en résulte de nouvelles fractures spatiales entre les Alpes mondialisées et les Alpes reculées.

Interdépendances

. La montagne est un écosystème contraint où les interdépendances sont vives : la pente, les températures, la saisonnalité des variations climatiques influencent fortement les décisions en matière de transport et suscitent l'innovation.

. Le système de transport dans les Alpes est un système « communicant » et donc influençable. Trois variables peuvent subir des influences plus ou moins fortes : la croissance des transports, le choix du mode de transport et celui de l'itinéraire.

. Importance de l'amélioration de l'offre multimodale pour soutenir l'effort sur les derniers kilomètres, reconnus comme étant les plus difficiles à desservir dans les politiques de mobilité.

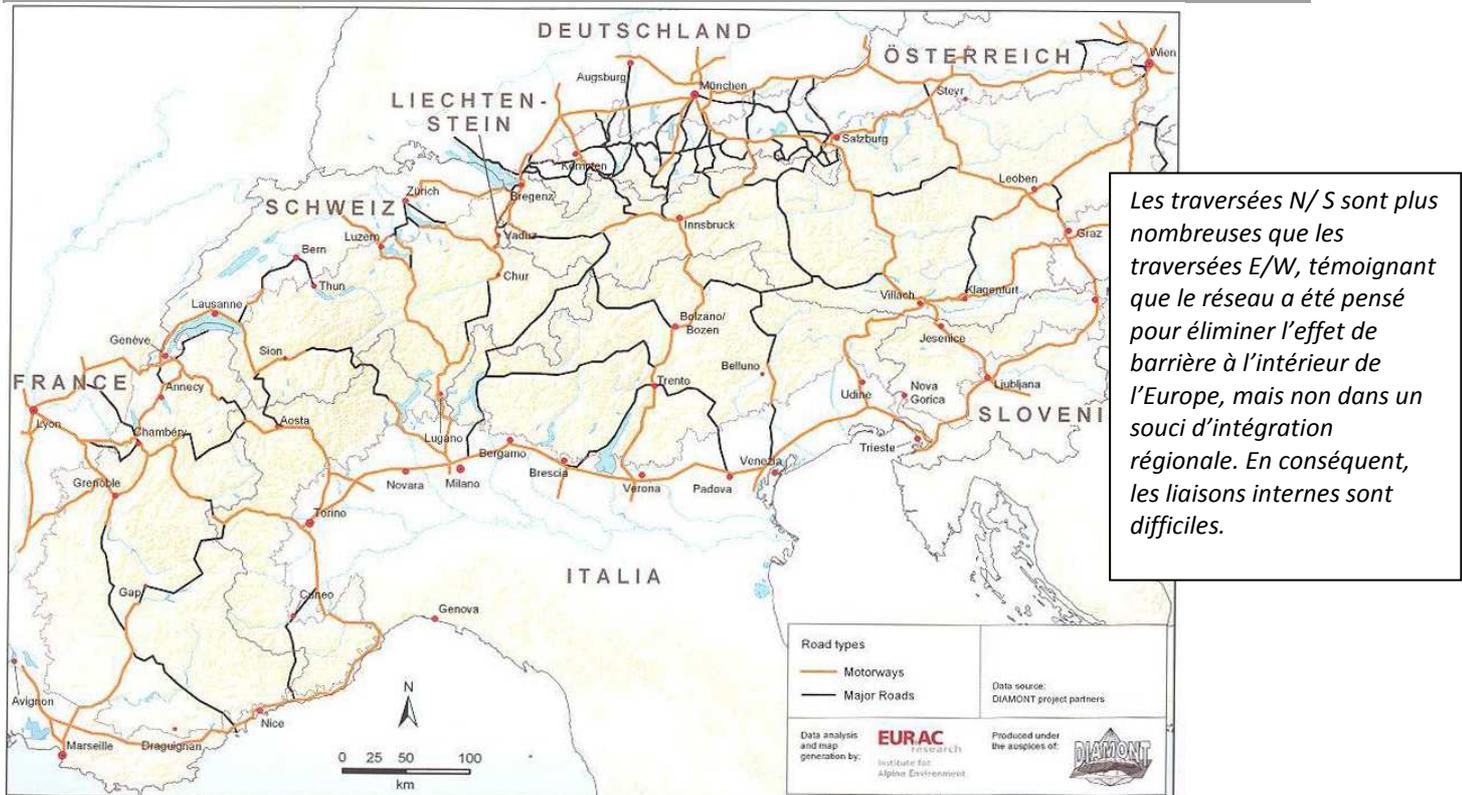
Positionnement européen

D'un point de vue politique, la stratégie de l'Union Européenne, a donné une certaine légitimité à la mobilité comme facteur de cohésion transnationale et transfrontalière. Cela implique de faire face aux conflits d'intérêts qui surgissent entre les acteurs économiques et de plus en plus, entre les régions.

Le positionnement européen concerne les politiques sectorielles de transport transalpin durable : l'UE a mis en place un programme prioritaire sur les réseaux transeuropéens (livre blanc sur les transports en 2001), relayé par les institutions alpines. Cette dimension est essentielle pour lier les différentes échelles, du local au transnational.

Ces défis soulèvent des enjeux forts en matière de connaissance des flux et de mesure de leur impact, comme de l'analyse des besoins de nouvelles liaisons. Les évaluations concernant l'impact environnemental sont tributaires d'outils standards de prévision, lesquels s'appliquent mal en contexte montagnard. Il s'agit bien de faire évoluer l'évaluation environnementale dans le cadre des projets de recherches financés dans le cadre du programme Espace Alpin ou encore du 6^{ème} programme-cadre de recherche.

Carte : Le réseau routier principal



Source : Tappeiner U., Borsdorf A., Tasser E., (2008), *AlpenAtlas, Society, Economy, Environnement.*, Spektrum, Berlin, 160 p.

Bibliographie

CIPRA, 3^e Rapport sur l'état des Alpes, 2011

Problématique 4

Les Alpes mondialisées : innovation et compétitivité

Dans un territoire complexe comme l'aire alpine, les spécificités et les différences entre les territoires locaux peuvent constituer un potentiel d'innovation et un facteur de compétitivité dans la mondialisation.

Les Alpes ont connu une crise de l'agro-sylvo-pastoralisme, traversent parfois des difficultés industrielles ou artisanales, et peuvent être menacées par des aléas climatiques. Elles doivent démontrer leur adaptabilité en mettant en avant de manière exemplaire un nouveau modèle de développement. Il s'agit d'associer dans l'innovation piémont et plaine, petites et moyennes villes intramontagnardes et piémont autour de l'association de centres de recherche, de ressources et de savoirs faire locaux et d'une image alpine.

Les Alpes mondialisées sont à un tournant qui impose de contourner la vulnérabilité par l'innovation. Cela implique de forts investissements dans l'économie de la connaissance, mais peut également provenir de nouveaux modes de gouvernance (découlant de pratiques de concertation dans des zones à haut potentiel de conflits environnementaux). Les contraintes alpines (pente, distance, manque d'espaces disponibles) peuvent alors devenir des moteurs d'innovation (e-learning, services en ligne, etc.).

Dynamiques

- Le nombre de communes traditionnellement marquées par la pluriactivité évolue vers la mono-activité touristique (+ 38% entre 1981 et 2001). Le tourisme influence la vie culturelle de la population locale.
- L'agriculture traditionnelle se maintient lorsqu'elle parvient à innover dans les modes de production (valorisation des appellations contrôlées et labels, diversification des activités) et de commercialisation (développement de filières courtes). Compte tenu de l'évolution, les zones rurales doivent se montrer innovantes et organiser des alternatives communes, dans une approche transversale.
- La valorisation de la filière bois existe avec de forts décalages entre les régions. La création de plateformes regroupant les propriétaires forestiers, des exploitants, des négociants, des charpentiers, des menuisiers... montre la possibilité d'améliorer la valorisation du produit dans la filière énergétique. De nouveaux standards de construction utilisant le bois émergent (cf initiative Climalp).
- Bien que les « modèles » d'hier soient devenus aujourd'hui des « contre-modèles », le tourisme continue d'être une activité motrice pour de nombreuses vallées qui cherchent à en étendre l'impact.
- Un défi de gouvernance pour les communes est ouvert : verra-t-on un modèle de « coopération » (coopération + compétition) comme dans la vallée de l'Arve, ou dans les vallées italiennes ?
- L'Espace alpin jouit d'un avantage compétitif pour développer une économie de la connaissance, avec des régions possédant un haut niveau d'éducation, un réseau dense d'universités et de centres de recherche, un niveau élevé des dépenses et de l'emploi en R & DT. Cet avantage est cependant inégalement réparti et demande des mécanismes de solidarité entre les régions pour éviter les disparités.

Incertitudes

- L'agriculture est prospère dans la ceinture périalpine, mais reste déclinante au centre, en dépit d'une forte identité et de « l'image de qualité » de certains produits alpins spécifiques.
- Le modèle économique de l'or blanc est menacé par le changement climatique. S'il peut se maintenir dans des pôles d'altitude, d'autres régions demandent des modèles alternatifs diffus.
- La pluri-activité traditionnelle semble difficile à transformer pour en faire un atout au sein de l'économie globale. Mais les nouvelles formes de travail à distance peuvent favoriser un développement résidentiel.
- Dans certaines zones des Alpes, les services publics, de santé et de soins, ainsi que les activités commerciales sont en train de disparaître progressivement.

Interdépendances

. La diversité de l'Espace alpin peut encourager la coopération productive tout comme la concurrence. Il faut trouver un élan dans ce double mouvement : la coopération entre ses régions dotées de fortes identités individuelles peut être vue comme un moyen d'accroître sa compétitivité globale.

. L'économie de la connaissance implique de lier l'innovation au transfert de connaissances pour valoriser les cultures et savoirs traditionnels.

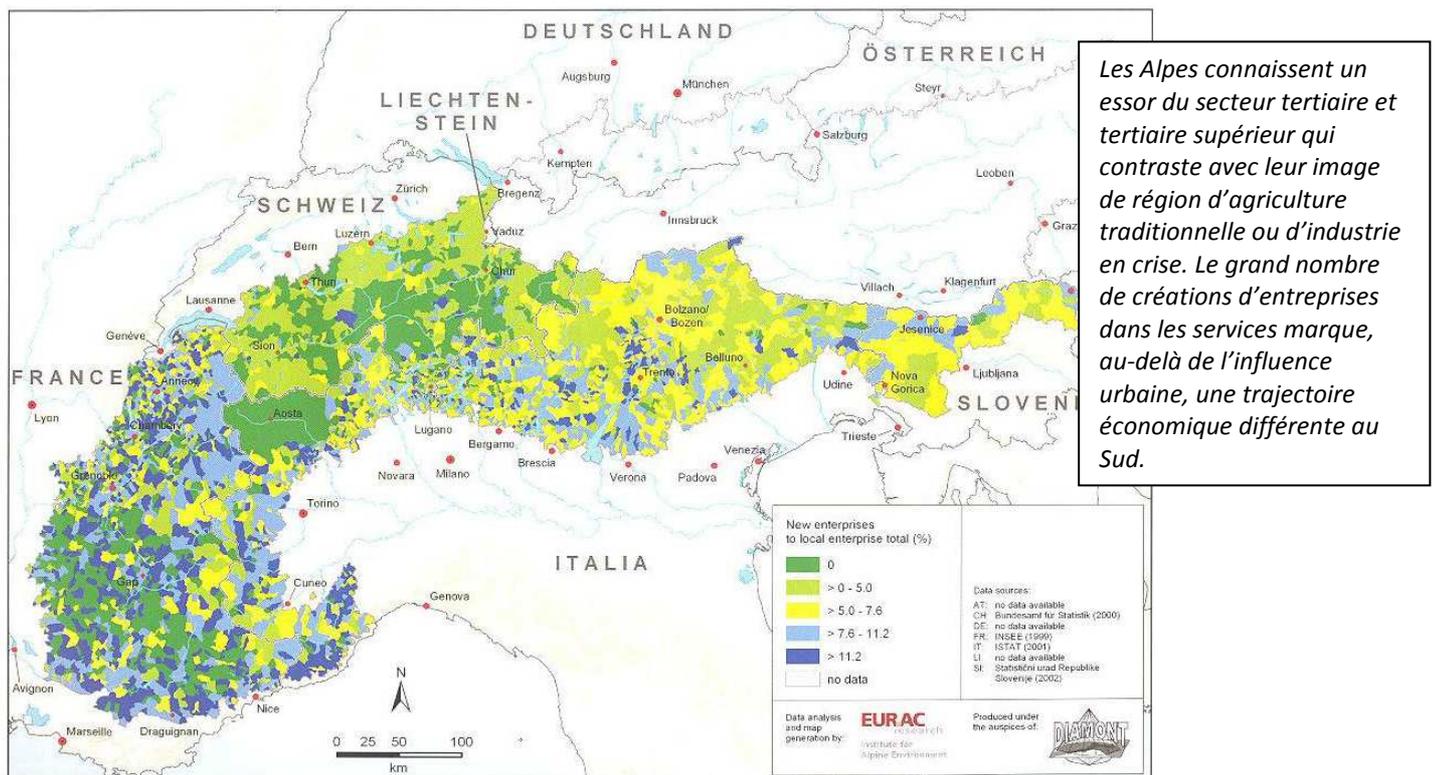
. L'économie mondialisée montre la force de territoires dotés de projets communs, tels que les groupements d'entreprises d'une branche spécifique sur un territoire donné (clusters) ou les plateformes pluridisciplinaires regroupant l'ensemble des acteurs d'un secteur sont à privilégier.

Positionnement européen

L'Europe a beaucoup soutenu l'agriculture, sans tenir véritablement compte des spécificités alpines. L'insertion européenne permet à la fois de miser sur le local, le régional, la recherche de qualité, d'authenticité, et de trouver de nouveaux débouchés pour les produits. On peut ainsi allier innovation et entretien du paysage (cf. l'initiative de la commune d'Allgäu qui valorise le foin de montagne pour la production de produits de santé et de bien-être).

L'Europe est le niveau pertinent pour une connaissance spécialisée de la montagne, pour des dispositifs de transferts entre régions. Par ailleurs, toute politique harmonisée demande également une harmonisation des connaissances, avec des systèmes d'observation et des indicateurs communs dans les Alpes.

Carte : Nouvelles entreprises dans le secteur tertiaire



Source : Tappeiner U., Borsdorf A., Tasser E., (2008), *Alpenatlas, Society, Economy, Environnement.*, Spektrum, Berlin, 160 P.

Bibliographie

. Bausch, T., Dax, T., Rivolin, U-J., Parvex, F., Praper, S., Vanier, M., (2005), *Alpine Space Prospective Study, Sustainable territorial development in the Alpine Space : towards long term transnational cooperation*, Alpine Space Programme

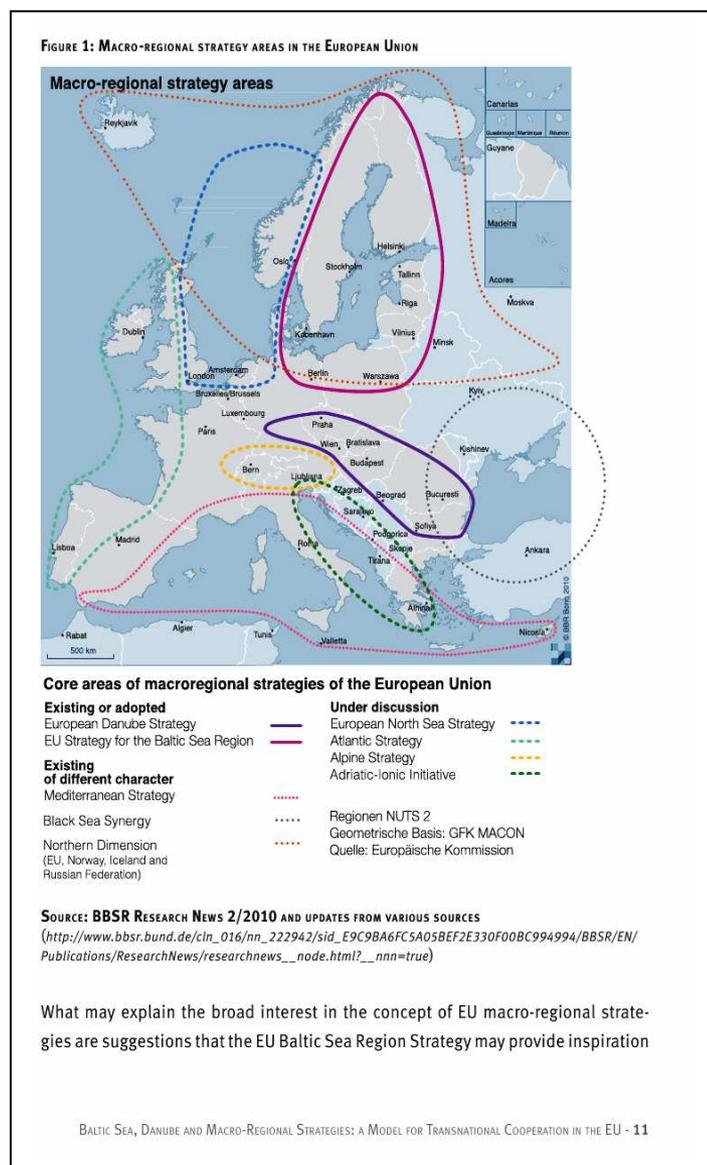
La macro-région. Etat des lieux

Le principe de la macro-région est défini par le rapport Pawel Samecki de 2009 : « An area including territory from a number of different countries or regions associated with one or more common features or challenges (...). It is not essential that the limits of the region be precisely defined. Following the principles of place-based policy in functional regions, the physical boundaries may vary according to the relevance of the policy area in question » (rapport Samecki, 2009).

En réaction à une conception administrative des politiques publiques, il implique une approche davantage fonctionnelle et flexible. Il présente également l'intérêt d'une gouvernance originale, ce nouvel ensemble étant censé s'insérer parmi les autres grâce à une gouvernance multi-niveaux et multi-acteurs, réalisant la coordination entre les diverses échelles de décision de l'UE. L'exemple de la macro-région baltique a montré l'impossibilité d'avancer sans apporter un nouveau modèle de fonctionnement, aussi bien au niveau macro-régional qu'entre niveaux. Il y a un challenge à relever pour les Alpes.

Quatre critères permettant de parler de macro-régions ont été relevés (Salines 2010) : une perception des intérêts communs (notamment une convergence entre les intérêts économiques et politiques), une identité commune (notamment le rôle joué par la géographie, la possible situation commune de « périphéricité » qui invite à chercher par la coopération à être mieux connue, à améliorer son image de marque et son attractivité, l'envie commune de se resituer au centre, l'importance des racines historiques et culturelles communes), une méthode de coopération commune (une méthode équilibrée avec une importance particulière donnée aux structures institutionnelles intergouvernementales et une contribution large des parties prenantes) et un engagement de l'UE.

Deux macro-régions ont été adoptées : la stratégie européenne en mer baltique en 2009, la stratégie de l'Union européenne pour la région Danube en 2010.



Rédaction :

Marie-Christine Fourny, professeur, UMR PACTE, Université Joseph-Fourier-Grenoble 1

marie-christine.fourny@ujf-grenoble.fr

Anne-Laure Amilhat-Szary, maître de conférences HDR, UMR PACTE, Université J-Fourier-Grenoble 1

anne-laure.amilhat@ujf-grenoble.fr

Lauranne Jacob, diplômée de master aménagement, laurannejacob@hotmail.fr

Nicolas Escach, doctorant, ENS Lyon, nicolas.escach@ens-lyon.fr

Janvier 2012

UMR PACTE-Territoires (CNRS 5194) <http://www.pacte.cnrs.fr> ; Institut de Géographie Alpine/UFR de géographie, <http://iga.ujf-grenoble.fr/>. Cité des territoires, 14b av. Marie Reynoard, 38100 Grenoble, 33 (0)4 76 82 20 71 ; 33 (0)6 81 54 88 93