



Allianz in den Alpen
Alliance dans les Alpes
Alleanza nelle Alpi
Povezanost v Alpah



Ville des Alpes de l'Année
Alpenstadt des Jahres
Città alpina dell'anno
Alpsko mesto leta



Dossier

Conférence international

« Dialogue ville-campagne »

Vendredi und Samedi, 16.-17. Octobre 2009

Lieu: Bad Reichenhall, Kurgastzentrum

Exposé liminaire sur le thème du « dialogue »

Le dialogue à la base des processus de participation

Il arrive souvent que les processus de participation échouent suite à des architectures de communication actives et linéaires. Les processus axés sur le dialogue assurent une compréhension plus approfondie tous azimuts, en jetant les jalons pour une prise de décision plus motivée. L'obligation de bien comprendre est toujours présente, mais tout un chacun sait combien il est difficile de la respecter. Par voie de conséquence, il n'est pas possible de parler de communication correcte ou fautive. Par contre, il s'impose de bien maîtriser les interactions. Contrairement au dialogue, entendu comme flux libre de pensées et de contenus, au-dessous de nous, parmi nous et qui nous traverse, des concepts tels que "discussion", "dispute" transmettent toujours un sens de division. Au cœur du dialogue il n'y a pas seulement l'échange d'opinions et de thèses, mais aussi et au premier chef ce qu'il y a la base, ce qu'il y a derrière et au-dessus de ces opinions. Le dialogue véhicule des façons différentes de voir ; il relie information et participation, ce qui offre une culture ouverte du savoir et du risque.

Les processus réussis font surface grâce à leurs capacités de réagir de façon ouverte et flexible. Ils abordent positivement ce qui était jusqu'à maintenant méconnu et ils parviennent à engendrer des solutions efficaces. Le dialogue est un outil très valable pour tous ceux qui souhaitent avoir des changements efficaces et durables. Cela concerne aussi bien la formation que la réalisation de processus de travail et de participation dans l'étape du changement. Cela signifie permettre que les différences fassent surface, en espérant que le résultat sera raisonnable. C'est un engagement très difficile à tenir dans des secteurs tels que la conception, la politique, l'administration car il s'agit de systèmes fermés, marqués par l'auto-organisation. Toutefois, c'est bien le manque de rigidité dans le processus de dialogue qui offre les espaces nécessaires d'action aux différents porteurs d'intérêts concernés. Ainsi, le processus de participation atteint-il une compréhension accrue de soi et de son milieu. Une situation neuve apparaît, des solutions naissent et elles n'étaient jusqu'à maintenant même pas envisagées. Les opportunités augmentent d'aboutir à des solutions de plus en plus partagées aussi bien dans la conception de l'aménagement que dans sa mise en place.

Prof. Reinhard Toetschinger, Vienne et Rankweil. Expert en sociologie des organisations; expert de développement systémique des organisations et conseil d'entreprises, superviseur, conseil et animateur dans différents processus de participation et de changement à l'intention d'entreprises privées, organisations politiques, administrations publiques et ONG.

Exemples de cas concrets tirés de l'espace alpin

Bad Reichenhall/D – Plan directeur de la région de Salzbourg : un concept coopératif d'aménagement du territoire.

Objectifs / Toile de fond

L'objectif de ce projet est de réaliser un développement territorial partagé dans la région central de Salzbourg. Cette région comprend la ville de Salzbourg et les communes limitrophes du territoire bavarois. Le projet de schéma directeur veut donc contribuer à développer des propositions pour une région citadine transfrontalière intégrée, à même de permettre une amélioration de la qualité de vie par rapport à la situation actuelle et un encouragement pour un développement économique dynamique.

Le projet est financé par des fonds européens (Interreg), les donneurs d'ordres étant le Land de Salzbourg, le Département d'Urbanisme, la Bavière (Direction à l'Economie, infrastructures, transports et technologies) et les districts régionaux de Berchtesgadener Land et de Traunstein. Ces intervenants ont constitué un groupe de travail d'accompagnement dans le but d'aboutir à une mise en application du projet.

Par le biais du schéma directeur on veut contribuer à la mise en œuvre de quatre projets clés de la stratégie de développement de Euregio, et nommément dans les quatre domaines suivants: 1) construction de logements 2) économie 3) paysage et espaces ouverts 4) transports. L'objectif est de renforcer et d'intensifier la collaboration entre les communes et de concevoir de façon durable et clairvoyante. C'est une stratégie de développement et de conception informelle qui n'a aucune contrainte juridique formelle. L'autonomie de prise de décision des communes n'est pas en discussion.

Problèmes/ défis

- 1) Construction de logements: construction à la portée de tout le monde, développement démographique, typologies résidentielles selon l'âge, structures compactes, liaison avec les transports en commun, haut niveau de circulation – bruit ;
- 2) Economie: compétition entre les régions, prix élevés des terrains, disponibilité restreinte de surfaces , gestion des surfaces, liaison avec les moyens de transport, utilisation conflictuelle, entraves bureaucratiques et collaboration transfrontalière, perte d'attrait des lieux suite aux problèmes liés à la circulation, transformations structurelles dans le domaine agricole, retombées sur le marché des sols, esprit de clocher ;
- 3) Transports: développement des transports en commun nationaux et amélioration des accords transfrontaliers, optimisation du transport individuel ;
- 4) Paysage et espaces ouverts : absence d'une stratégie globale du paysage et des espaces ouverts, concertation insuffisante et manque de réseaux (par ex., actions de renaturation, mise en réseau des zones marécageuses, etc.).

Pistes de développement

- 1) Construction de logements: assurer une construction à la portée de tout le monde (notamment de jeunes couples), éviter une suburbanisation supplémentaire, typologies résidentielles compactes, intégration entre urbanisation et transports, intégration dans les quartiers résidentiels ;
- 2) économie: promotion commune des zones de production, développement commun intégré des zones, gestion transfrontalière des surfaces destinées à la production, concertation pour le commerce au détail ;
- 3) transports: pacte efficace transfrontalier pour les transports et offre accessible et capable d'encourager l'utilisation des transports en commun, Park&Ride, conception transfrontalière des axes de circulation ;
- 4) paysage et espaces ouverts: le paysage doit être reconnu comme un potentiel fondamental pour l'attrait de la région; renforcer le paysage et la culture en tant qu'éléments communs qui puissent créer l'identité de toute la région.

Prof. Gerhard et Ainz DI Christoph Schremmer, ÖIR – Istitut Autrichien d'Urbanisme, siège de Salzbourg Vienne

Riva del Garda dialogue et participation pour un développement durable dans un territoire à vocation touristique

« Riva del Garda est une ville avec un système social, économique et culturel complexe ; elle est caractérisée par un contexte économique de type ' mixte ' fortement soutenu par une productivité liée au tourisme ». En d'autres termes une économie où ENVIRONNEMENT, TOURISME, INDUSTRIE, AGRICULTURE ET TERTIAIRE sont intégrés dans un équilibre extrêmement délicat.

L'environnement est une ressource majeure pour la commune de Riva del Garda : le paysage pour le tourisme, l'eau pour l'industrie, le climat pour l'agriculture.

Le Lac de Garde est le plus grand lac touristique dans le monde ; 13 millions de présences touristiques par an, seulement dans les structures d'accueil, dont 2,8 millions dans le territoire formé par le Lac de Garde supérieur et le Trentin. La capacité d'accueil offerte par Riva del Garda et les communes voisines est d'environ 12 000 lits.

Diversifier - internationaliser – désaisonnaliser : tels sont les objectifs et stratégies partagés et poursuivis à la fois par la municipalité, par les promoteurs du tourisme et en général les professionnels du secteur.

AGENDA 21 2002-2005

La mairie s'est engagée en 2000 dans une démarche d'Agenda 21 local, avec l'intention d'impliquer la population dans les décisions de réorganisation urbaine et de stimuler la réactivité aux conséquences des comportements collectifs, sur les consommations et sur les coûts sociaux entraînés par la pollution. La démarche présente un point faible, qui est une participation insuffisante de la part des citoyens, mais un côté positif, représenté par un débat ouvert entre des parties prenantes traditionnellement incompatibles, surtout lorsqu'il s'agit de discuter sur des thèmes comme l'environnement.

En 2002, la Commune de Riva a adhéré à la COORDINATION AGENDAS 21 ITALIENS et à l'ALLIANCE POUR LE CLIMAT, et a stipulé une convention avec la commune de Tenno pour la mise en place d'un projet de GESTION ENVIRONNEMENTALE COORDONNÉE avec la réalisation respectivement d'un processus d'Agenda 21 pour la commune de Riva del Garda et d'une procédure de certification EMAS pour la commune de Tenno.

AGENDA 21 2006-2008

En capitalisant l'expérience positive du premier cycle, les communes de Riva del Garda et Tenno ont décidé d'affronter un deuxième parcours conjoint de AG21. Le nouveau parcours, qui s'inscrit dans la droite ligne des initiatives précédentes, a été subdivisé en quatre objectifs : les projets « Écoles durables », « Copropriétés durables », « Tourisme durable » et « Agriculture de montagne ». Les deux municipalités ont impliqué des acteurs individuels et des regroupements pour la réalisation de projets communs visant à changer les comportements de groupes d'intérêts déterminés et à accroître la sensibilité environnementale. Économies d'énergie, gestion des ressources, gestion des déchets, offre touristique plus avisée, pratiques culturelles durables pour la valorisation de la biodiversité et d'autres ont été les thèmes principaux sur lesquels ont été axées les diverses activités et initiatives.

L'accord programmatique entre les communes de Riva del Garda et de Tenno s'est conclu avec un résultat extrêmement positif pour les deux administrations. Ces deux expériences, qui avaient obligatoirement des objectifs différents au départ, étant données la taille différente des collectivités, ont fini par converger en un parcours partagé sur des objectifs culturels de long terme, en vue de la formation de comportements collectifs capables de coopérer avec l'action administrative et l'investissement public sur les économies des ressources naturelles et l'amélioration de la qualité environnementale locale.

Deux collectivités différentes par la taille mais subsidiaires dans une logique de réseau socio-économique d'un territoire à vocation touristique comme celui du Lac de Garde supérieur.

Luigi Marino, Adjoint de la Comune de Riva del Garda

Kranjska Gora, Bohinj und Bovec/SL – Dialogue intercommunal pour une mobilité douce

Le trafic dans les zones de montagne qui sont aussi des espaces protégés, est en croissance en raison du tourisme et, bien souvent, cause déjà des dommages environnementaux et des problèmes aux populations locales. Même en Slovénie peuvent déjà se rencontrer périodiquement des problèmes de charge liés au trafic excessif dans les zones de montagne. Il est donc très important et nécessaire de trouver des solutions appropriées.

Les municipalités de Kranjska Gora, Bovec et Bohinj, ainsi que l'Institution publique Parc National du Triglav (Javni zavod Triglavski narodni park) ont donc adhéré à l'élaboration du modèle de la modération du trafic dans les Alpes juliennes. Dans le cadre du projet Dynalp2 ils ont obtenu des ressources pour la préparation des bases dans le domaine de la législation, les transports publics, plans d'affaires et de modération du trafic modèle général pour toute la région dans les Alpes juliennes. En plus d'un modèle général, le projet se concentre sur la préparation de plans concrets de gestion et de modération du trafic à Bohinj, dans la vallée de Vrata, du col de Vršič et sur la route à Mangartsko sedlo. En plus de ces zones, la fin du trafic motorisé est prévu pour toutes les côté vallées et de vallées du pignon dans l'aire délimitée du Parc National du Triglav.

La coopération entre les municipalités est indispensable pour que le projet soit efficace. C'est dans cet objectif qu'a été institué un groupe de projet intermunicipal, et plus tard, les comités municipaux et intermunicipaux pour la modération du trafic. Des ateliers ont été organisés dans toutes les municipalités, toujours avec la participation des représentants de toutes les municipalités. La communication s'est faite aussi à travers des sites Internet et avec la réalisation d'un prospectus, qui a été imprimé. La coopération et la communication avec le personnel du Parc National du Triglav ont été également d'une importance particulière.

L'objectif du projet est que les municipalités de la région alpine s'engagent pour une mobilité durable et commencent à réaliser le modèle de la modération du trafic. Celui-ci a été élaboré dans ce document à l'aide de gestion de l'infrastructure, l'introduction des régimes de transport différents et la promotion du transport public, de la marche, du cyclisme et des autres formes de la mobilité durable. Les objectifs principaux sont l'augmentation de la qualité de vie des populations locales et le développement d'un tourisme durable et de qualité.

L'idée principale de la modération du trafic ne signifie pas la diminution de la visite touristique dans les zones de montagne sensibles mais la diminution des charges liées au transport. À cette fin, dans ces zones, nous avons identifié la première, la deuxième et la troisième zone, avec l'objectif à long-terme de supprimer le trafic touristique individuel motorisé et, à court-terme, d'introduire le transport public qui assumera une grande partie de trafic motorisé dans la haute saison touristique. La deuxième zone est une zone qui assume le trafic stationnaire qui serait autrement destiné à la première zone. Les aires de stationnement réglementé sont la première condition pour initier la réalisation du modèle. La troisième zone est une zone sans limitation du trafic mais prête à accepter de grandes quantités du trafic stationnaire. L'ensemble du processus de modération du trafic se découlera en consensus avec les parties intéressées de chaque environnement local. Dans le cadre d'une conception d'ensemble de la modération du trafic dans les Alpes juliennes le transport durable sera réalisé par chaque municipalité, conformément à ses capacités et ses besoins spécifiques. Dans le cadre du projet, certaines activités d'exécution en matière de gestion de l'infrastructure se sont déjà déroulées. Les présentations et les ateliers avec les parties intéressées ont été réalisés en matière d'information et de promotion du projet. Une brochure et une exposition mobile sur la modération du trafic dans les Alpes juliennes ont été faites.

Mag. Žarko Mlekuž, responsable de projet de la commune de Bovec.

Parc Naturel Régional des Bauges/F – Faire dialoguer ville et montagne pour construire un développement naturel partagé.

« Le lien urbain-rural est un axe fondamental de la politique conduite dans les Parcs et d'une manière plus globale de la réalité territoriale ».

« Le Parc naturel régional du Massif des Bauges doit s'appuyer sur la réussite des relations « urbain-rural » établies avec Chambéry pour faire de même avec les autres Villes-Portes ».

(extrait de l'étude évaluation de la 1ère charte du Parc réalisée en 2004)

Les élus du Parc naturel régional du Massif des Bauges ont choisi de renforcer les liens initiés entre le territoire et ses villes-portes - Aix-les-Bains, Albertville, Annecy et Chambéry, Ugine et Rumilly depuis la création du Parc en 1995.

Fort de dix années de collaboration, la mise en œuvre d'une mission expérimentale « Parc/Villes-Portes » a débuté en 2006 et s'est poursuivie jusqu'en 2008. Trois années d'actions très opérationnelles ont abouti en 2009 à l'insertion de la thématique dans le programme européen LEADER conduit sur le territoire pour 6 ans et dont le thème est « ressourcement et tourisme de proximité dans le cadre d'une dynamique urbain rural ». Désormais le Parc se mobilise et soutient toutes les initiatives favorisant l'accueil très court séjour des touristes de proximité et mène parallèlement un travail en profondeur aux côtés des collectivités territoriales dont les agglomérations sur l'aménagement et l'urbanisme. Pour offrir aux générations futures un monde meilleur où la nature garde toute sa place.

Pascale Vinit et Léone Martin Retord, Parc naturel régional du Massif des Bauges

Quelles sont les conditions requises pour démarrer un dialogue fructueux ville-campagne et préserver son dynamisme ?

Exemple de Villach – Parc naturel Dobratsch / A : Les échanges entre la ville et la campagne

Coopération régionale entre la ville de Villach et ses environs

La coopération régionale entre la ville et ses environs n'est pas seulement la « mère » du Parc naturel de Dobratsch. Avec le Parc naturel, elle constitue aujourd'hui un projet modèle de coopération entre les 19 communes du district et la ville de Villach.

Plusieurs projets ont été conçus et réalisés avec succès de commun accord entre la ville de Villach et les communes. Certains d'entre eux sont encore en cours de mise en oeuvre.

Quelques exemples : le bus de nuit le samedi, les achats en commun, un réseau de sentiers de randonnée dotés d'une signalisation uniforme et de cartes de randonnée communes.

Modalités de travail du Parc naturel Dobratsch – Coopération ville – communes rurales

La plateforme intercommunale du Parc naturel de Dobratsch comporte les communes d'Arnoldstein, de Nötsch im Gailtal, de Bad Bleiberg, la ville de Villach et la société exploitant la Villacher Alpenstrasse (Route alpine de Villach).

Les décisions sont préparées et élaborées par un organe de coopération réunissant des agents communaux. Les moyens financiers et les mesures envisagées sont décidés par un groupe de pilotage réunissant les maires des communes, la conseillère municipale de la ville de Villach et la direction de la Villacher Alpenstrasse.

Les mesures sont mises en œuvre par les collaboratrices et collaborateurs du Regionalmanagement Kärnten (Gestion régionale de Carinthie) – Gestion du Parc naturel. Le Parc naturel Dobratsch ne dispose ainsi délibérément d'aucun collaborateur.

Coopération trans-communale et participation : la recette du succès de la coopération régionale entre la ville de Villach, ses environs et les parcs naturels

Quelle est la recette du succès de la coopération régionale entre la ville de Villach, ses environs et le Parc naturel Dobratsch ? Ce qui a été mis en avant ce sont les initiatives, les manifestations et les projets concrets, et non pas les procédures et les structures organisationnelles. L'un des principes de base du travail de la Plateforme intercommunale Dobratsch est que les « gros » projets à budget élevé vont au-delà des frontières communales, et qu'ils sont mis en œuvre en commun. Le facteur déterminant dans ce contexte, c'est moins le territoire communal que la volonté de mettre quelque chose en pratique.

Il convient de souligner que la ville de Villach réalise souvent des manifestations et des mesures hors du territoire communal, mais aussi à l'attention de ses habitants. C'est un peu moins le cas dans les communes rurales.

Considérations finales et critiques

- i) Facteur temps
- ii) Ressources
- iii) Résolution des problèmes

Les différences notables entre la coopération des villes et des communes rurales tiennent à leur organisation. Grâce à ses collaborateurs souvent très spécialisés, la ville peut s'acquitter en peu de temps de tâches multiples, qui sont confiées à des collaborateurs bénévoles dans les communes rurales. Inversement, l'approche professionnelle de la ville comporte souvent des coûts plus élevés que dans les communes rurales. En tout état de cause, les clés du succès sont : la définition d'un objectif général commun, la parité des décideurs au sein de l'organisation (chacun dispose d'une voix) et le personnel délégué au Regionalmanagement Kärnten. Il en résulte une gestion souple du Parc naturel.

Robert Heuberger, RMK Gestion du Parc naturel

Comment atteindre une “situation gagnant-gagnant” entre Etat et campagne?

L'exemple de la région de montagne de Zurich et Toggenburg: produits régionaux de haute qualité pour les marchés citadins.

En 1972, 15 communes des cantons de Zurich (11), Thurgau (2) et Saint-Gall (2) se sont réunies et ont créé le groupement « Pro Zürcher Berggebiet (PZB) (pour la région de montagne de Zurich) ». La région à forte vocation agricole (47,9% surface cultivée, 44,9% bois, 4,7 surface peuplée) est un territoire très attrayant pour les agglomérations voisines de Zurich, Winterthur, Rapperswil, Frauenfeld et Will. Ils y trouvent du relax et des activités de loisir. En 1995, un projet de marketing régional « natürlü » a démarré. à l'initiative et sous l'égide du Groupement Pro Zürcher Berggebiet (PZB) et en collaboration avec les fromageries les plus dynamiques qui font partie de l'association fromagère de la région. Ci-dessous, les points principaux de ce projet :

Lait - Matière première. Les éleveurs produisent du lait cru de très haute qualité à partir de races les plus diverses d'animaux (vaches, brebis, chèvres, bufflons) et sans avoir recours à l'utilisation de silos.

Produits. 17 fromageries artisanales de la région produisent des spécialités à base de lait, lait cru et des fromages de très haute qualité. Ces derniers ont fait l'objet de prix à maintes reprises. L'arrivée d'une riche gamme de produits (quelque 150 fromages) sur le marché est couronnée d'un grand succès. Les maîtres-mots sont les suivants : originalité et authenticité. Les noms de ces produits parlent d'eux-mêmes : Bachtel-Stein, Girenbader Chöpfli, Senne-Flade.

Structure de distribution. Une véritable structure de distribution a été mise en place dans le but de garder à l'intérieur de la région la valeur ajoutée créée. Les produits « natürlü » sont vendus dans deux magasins du groupement, et dans quelque 300 points de vente au détail et dans 100 établissements de la restauration dans la zone métropolitaine de Zurich et de Winterthur. Avec le nouveau centre de distribution, le centre régional PZB AG, une plateforme logistique « natürlü » a vu le jour.

Emplois. Dès le début du projet, 75 emplois ont été créés, à plein temps et à temps partiel, dans les secteurs de la production, de la logistique et des caves d'affinage.

Détaillants. Les détaillants peuvent donc se différencier et s'éloigner de la vente des produits “standard” par les grands distributeurs. Ils peuvent offrir des spécialités venant de la région susindiquée et par voie de conséquence se repositionner sur le marché.

Tourisme. Un paysage attrayant de montagne est à l'abri et peut être conservé pour les “citadins”.

Environnement. Des critères écologiques déterminent le comportement des consommateurs. La stratégie de commercialisation est axée sur ce volet. Les produits passent directement du producteur au consommateur, l'impact étant minimum.

Financement. Lors des années qui vont de 1998 à 2002, l'Etat fédéral a soutenu le projet « natürlü » par le biais du programme RegioPlus, en débloquent 38 000 francs suisses par an. Par la suite, le projet a marché sur ses deux jambes et sur l'aide des communes qui font partie du PZB. A partir du premier janvier 2008, le projet reçoit, à nouveau, des financements publics dans le cadre de la loi fédérale pour les politiques régionales.

Futur. Tous les participants étant convaincus que même à l'avenir les produits fromagers et à base de lait de très haute qualité auront d'énormes opportunités sur le marché, on travaille d'arrache-pied pour une croissance constante et continue même avec les opérateurs d'autres branches (produits de la transformation des viandes, des œufs, du lait d'ânesse, etc.).

Claudius Janner, Initiative Allgäuer Sennalpen e.V.

Quels modèles structurels, programmes et impulsions pour soutenir la coopération ville-campagne ?

Exemples de processus de développement touristique dans le Tyrol et dans le Vorarlberg.

Si la ville et la campagne se caractérisent par des contrastes, ce sont aussi deux espaces qui se complètent à bien des égards. Leur coopération comporte donc des avantages réciproques. Son objectif premier doit être d'émousser les contrastes dans le cadre d'une politique régionale équilibrée, et d'utiliser les fonctions complémentaires de la ville et de la campagne. Des initiatives allant dans ce sens existent déjà depuis un certain temps dans les Länder et au niveau fédéral. Depuis l'adhésion de l'Autriche à l'Union européenne, ces initiatives sont étroitement corrélées aux efforts et aux objectifs de l'Union européenne.

Le tourisme et les loisirs sont des domaines d'actions ayant traditionnellement vocation à créer des passerelles entre la ville et la campagne et à contribuer à la réalisation des objectifs de la politique régionale. Parmi ces objectifs, signalons la garantie d'espaces de vie durables et de la densité de l'habitat dans l'espace rural, l'accroissement de son importance économique et, par conséquent, de sa valeur ajoutée, ainsi que la mise à disposition d'espaces de loisirs et de détente pour la population urbaine.

De nombreuses actions sont susceptibles d'impulser la coopération ville-campagne. Mentionnons notamment les initiatives juridiques, organisationnelles, stratégiques, techniques, ainsi que les actions dans le domaine des infrastructures et de l'événementiel. Dans la réalité, ces initiatives sont souvent étroitement liées, elles se recoupent et se conditionnent mutuellement.

Les initiatives juridiques sont le fait des organismes touristiques supracommunaux et des organisations touristiques, mais aussi des organismes de planification et des communautés de planification régionale. Parmi les exemples d'initiatives organisationnelles, citons les systèmes de cartes permettant aux touristes et à la population locale d'accéder aisément aux offres de loisirs au sein d'une unité spatiale (par ex. au sein d'une destination). Les initiatives stratégiques sont les processus de planification et de développement mis en oeuvre en commun pour définir la configuration future des régions, qui englobent les espaces urbains et ruraux. De nombreuses initiatives visant à renforcer la coopération ville-campagne reposent sur des aides (notamment LEADER et INTERREG), qui ont un effet d'impulsion décisif. Mentionnons également les actions relevant du domaine des infrastructures, qui revêtent une grande importance aux fins de la coopération mutuelle (création de voies de communication, investissement dans les équipements de loisirs des zones rurales et création de solutions de mobilité spatiale). Parmi les initiatives liées à l'événementiel, citons les manifestations culturelles ou sportives permettant de mettre en contact la ville et la campagne.

La ville et la campagne sont des espaces qui se complètent et qui, à travers la coopération, sont susceptibles de déployer des effets positifs d'un intérêt mutuel. Dans le domaine du tourisme et des loisirs, de nombreuses initiatives favorisant le développement ciblé et l'intensification de la coopération ville-campagne ont déjà fait leurs preuves. En règle générale, ces initiatives sont mises en oeuvre de manière combinée. En faisant de ces actions des modèles ayant une portée générale, on peut permettre à d'autres communes et régions de tirer parti des expériences et des connaissances acquises, ce qui peut contribuer à accélérer les processus de mise en valeur des fonctions complémentaires de la ville et de la campagne.

Peter Haimayer, Haimayer Projektbegleitung Innsbruck