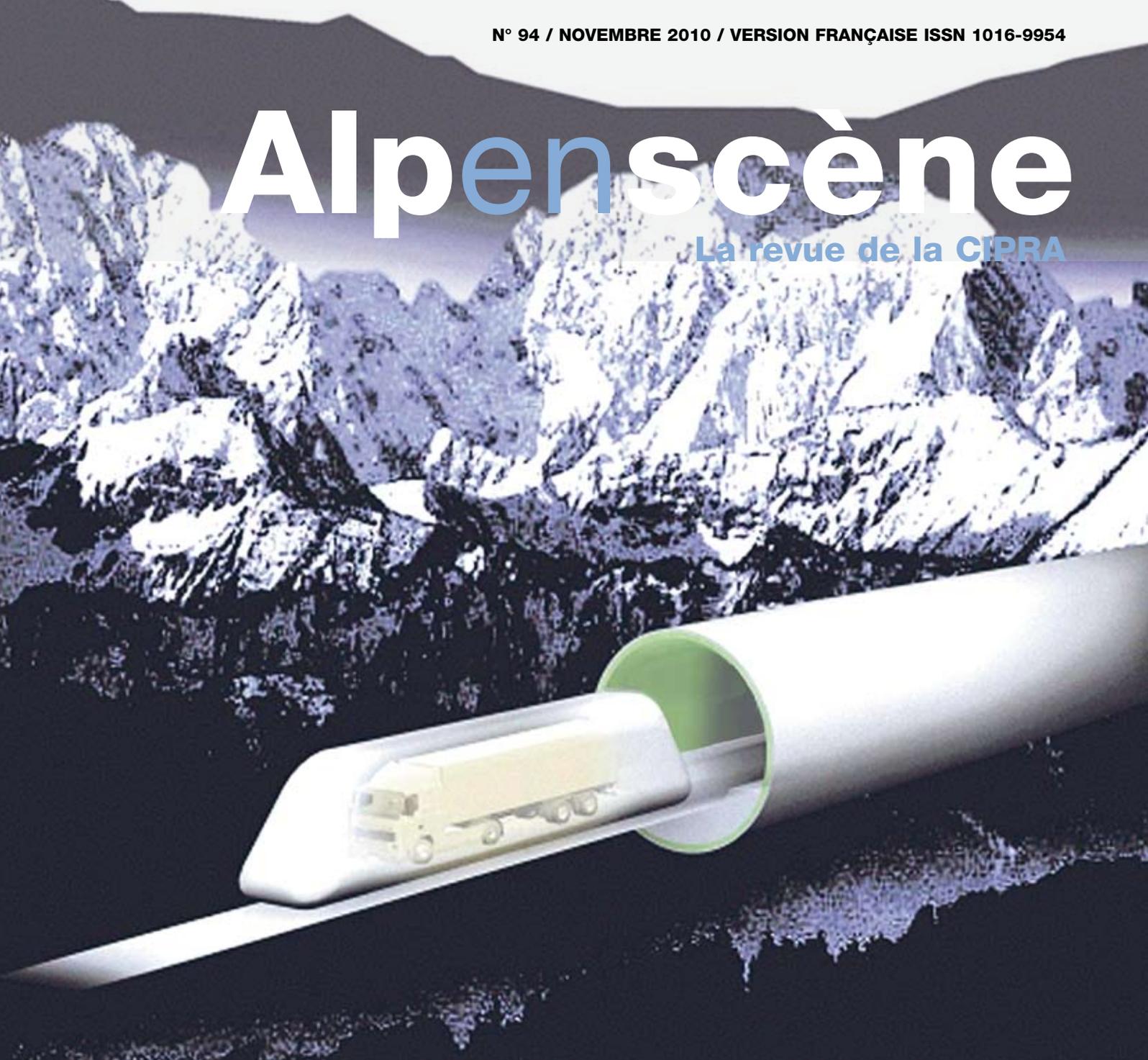


Alpenscène

La revue de la CIPRA



Mégaprojets : la bourse ou la vie ?

À quoi servent les grands projets dans les Alpes

Sommaire

Éditorial page 3

Visages alpins

Laurent Chappis : « Nous devons nous adapter à la montagne » page 4

Oui au « mega », mais raisonné

Il est plus important de « penser grand » que de « bâtir grand » page 5

Mauvaise note pour le premier de la classe

S 36/S 37 : l'autodémantèlement de la politique des transports autrichienne page 7

Des idées pour sortir du tunnel

De la route au rail page 10

Panorama

Mégaprojets en chiffres page 12

Un nouveau départ pour Andermatt ?

Les grands projets touristiques créent des emplois – et de nouvelles dépendances page 14

Les ruines de Turin

Les territoires montagnards paient les pots cassés après les Jeux olympiques d'hiver page 16

« Ralentir pour que le cerveau suive »

Entretien avec Hermann Knoflacher page 18

Regard oblique

Territoires autosuffisants en énergie page 21

Par monts et par vaux page 22

Du pire au rire

Protection des Alpes : voyons grand ! page 23

Bande-annonce page 24

La revue thématique de la CIPRA « Alpenscène » paraît deux fois par an. Elle peut être commandée gratuitement sur www.cipra.org/fr/abo.



Comment sortir du tunnel
Pour réussir le transfert de la route au rail, la bourse du transit alpin vaut mieux que les tunnels. Page 10



« Ralentir pour que le cerveau suive »
Entretien avec Hermann Knoflacher, expert en transports, sur le virus automobile, la folie de la construction et les intérêts des banques. Page 18



Territoires autosuffisants en énergie
Les énergies renouvelables ne protègent pas seulement le climat, elles stimulent l'économie régionale. Un avant-goût du compact CIPRA « Territoires autosuffisants en énergie ». Page 21

LA CIPRA, UNE ORGANISATION AUX ACTIVITÉS ET AUX VISAGES MULTIPLES

La Commission Internationale pour la Protection des Alpes CIPRA est une organisation faîtière non gouvernementale avec des représentations nationales dans sept pays alpins ; elle regroupe plus de 100 associations et organisations. Elle œuvre pour un développement durable dans les Alpes, comprenant la préservation du patrimoine culturel et naturel, de la diversité régionale, ainsi que la proposition de solutions transnationales répondant aux problèmes rencontrés dans l'espace alpin.

MENTIONS LÉGALES

Bulletin d'information de la CIPRA / Paraît deux fois par an en version française, allemande, italienne et slovène.
Éditeur : **CIPRA International**
Rédaction : Barbara Wülser, Andreas Götz / Autres auteurs : Toni Aschwanden, Nicolas Gattlen, Matthias Göschke, Andreas Götz, Patrick Le Vaguerèse, Katharina Lins, Philipp Maurer, Alexandre Mignotte, Pierre Moreau, Helmuth Moroder, Matej Ogrin, Francesco Pastorelli, Madeleine Rohrer / Traductions : Franca Elegante, Nataša Leskovic-Uršič, Marianne Maier, Violaine Simon / Relecture : Marie Billet (fr), Mateja Pirc (sl), Serena Rauzi (it), Madeleine Rohrer (de).
Concept graphique : Atelier Silvia Ruppen, Vaduz
Mise en page : Madeleine Rohrer
Impression : Gutenberg AG, Schaan/FL
Tirage : 14 100 exemplaires
La reproduction des articles de cette revue est autorisée sur demande et à condition d'indiquer les sources.
Exemplaire souhaité après parution.
Abonnements : Alpenscène peut vous être envoyé gratuitement par **CIPRA International** international@cipra.org, www.cipra.org
Tél. 00423 237 53 53, Fax 00423 237 53 54
Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan

COMITÉS NATIONAUX

CIPRA Österreich c/o Umweltverband Strozsigasse 10/7-9, A-1080 Wien
Tél. 0043 1 401 13 36, Fax 0043 1 401 13 50
oesterreich@cipra.org, www.cipra.org/at
CIPRA Schweiz Postfach 22, CH-3800 Interlaken
Tél. 0041 33 822 55 82, Fax 0041 33 822 55 89
schweiz@cipra.org, www.cipra.org/ch
CIPRA Deutschland Heinrichgasse 8
D-87435 Kempten / Allgäu
Tél. 0049 831 52 09 501, Fax 0049 831 18 024
info@cipra.de, www.cipra.de
CIPRA France 5 Place Bir Hakeim, F-38000 Grenoble
Tél. 0033 476 42 87 06, Fax 0033 476 42 87 06
france@cipra.org, www.cipra.org/fr
CIPRA Liechtenstein c/o LGU
Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan
Tél. 00423 232 52 62, Fax 00423 237 40 31
liechtenstein@cipra.org, www.cipra.org/li
CIPRA Italia c/o Pro Natura
Via Pastrengo 13, I-10128 Torino
Tél. 0039 011 54 86 26, Fax 0039 011 503 155
italia@cipra.org, www.cipra.org/it
CIPRA Slovenija Trubarjeva 50, SI-1000 Ljubljana
Tél. 00386 59 071 322, Fax 00386 59 071 321
slovenija@cipra.org, www.cipra.org/sl

REPRÉSENTATION RÉGIONALE

CIPRA Südtirol/Alto Adige c/o Dachv. für Natur- und Umweltschutz
Kornplatz 10, I-39100 Bozen/Bolzano
Tél. 0039 0471 97 37 00, Fax 0039 0471 97 67 55
info@umwelt.bz.it, www.umwelt.bz.it

MEMBRE ASSOCIÉ

Nederlandse Milieu Groep Alpen (NMGa)
Keucheniusshof 15, NL-5631 NG Eindhoven
Tél. 0031 40 281 47 84
nmgga@bergsport.com, www.nmgga.bergsport.com



Chères lectrices, chers lecteurs,

Dans les Alpes, on planifie et on construit assidûment : de la France à la Slovénie, de nombreux millions d'euros doivent être investis dans de grands projets. Mais la critique monte aussi, presque partout, sur les conséquences environnementales, les mauvaises priorités, le déséquilibre social.

Quelques-uns de ces projets seront analysés dans cette revue. Environ quatre ans après les Jeux olympiques d'hiver de 2006 à Turin, on constate que les gigantesques investissements ne profitent guère aux petites communes de montagne, qui se retrouvent plutôt encombrées d'installations surdimensionnées, à peine utilisées et dont le simple entretien engloutit beaucoup d'argent.

Les projets routiers et ferroviaires, et surtout la construction des tunnels, mobilisent aussi d'énormes moyens. On peut cependant se demander s'ils contribuent à résoudre les problèmes de circulation. Pierre Moreau et Toni Aschwanden examinent les grands projets de tunnels ferroviaires, et Mathias Göschke décrit les tenants et les aboutissants d'un projet de voie rapide dans le sud de l'Autriche.

« Small » est-il donc toujours « beautiful » ? Les grands projets toujours mauvais ? Bien sûr que non. Mais les grands projets ont aussi de grandes répercussions. Et le risque de faire des erreurs est d'autant plus élevé. Les conséquences à long terme, dans le cas de grands projets, seront également beaucoup plus graves, et ne seront bien souvent ressenties que plus tard.

Par ailleurs, plus les dimensions d'un projet augmentent, plus la pression politique et économique se fait sentir lors de sa réalisation. S'il y a beaucoup d'argent en jeu, la tentation de s'enrichir est plus forte. Hermann Knoflacher, expert en planification des transports, met clairement le doigt, à sa manière habituelle, sur l'influence que peuvent parfois avoir les commissions élevées sur les décisions en matière de projets d'infrastructures.

Helmuth Moroder, vice-président de la CIPRA, invite au contraire à plus de courage pour lancer les grands projets nécessaires, tout en gardant un œil vigilant sur les répercussions sociales, écologiques et économiques. Il montre, à partir de plusieurs exemples, que, même si les projets ont un sens, leur mise en oeuvre exige de grands efforts.

Plus la mise en jeu est élevée, plus les règles du jeu sont importantes. Plus un projet est grand, plus ses répercussions directes et indirectes doivent être examinées avec soin. Il faut évaluer le rapport entre les coûts – pas uniquement financiers – et les bénéfiques, et tenir compte de tous les intérêts concernés. Plus la portée des décisions pour ou contre ces projets est grande, plus les processus de décision doivent être compréhensibles et transparents. Sur ce point, il y a encore fort à faire : l'art de la planification et de la prise de décision est encore un « méga-chantier » pour l'espace alpin.

K. Lins

Katharina Lins
Vice-présidente CIPRA International

LAURENT CHAPPIS — CHAMBÉRY/F

« Nous devons nous adapter à la montagne »

Mais qui est donc Laurent Chappis, cet architecte urbaniste qui conçoit la première grande station de ski à Courchevel – puis n'aura de cesse de fustiger le « Plan Neige » ? Le méga projet de l' « anarchitecte » : une vision humaniste de la montagne.

Quand il était enfant, on lui avait dit qu'il était trop chétif pour la montagne. Mais Laurent Chappis a placé les montagnes au cœur de sa vie, cherchant toujours à surmonter ses limites, aussi bien physiques que mentales. Pendant ses années de captivité comme prisonnier de guerre, il avait imaginé sur carte l'aménagement des Trois Vallées et la construction en pleine nature d'une grande station. Démarrée en 1946, « Courchevel 1850 » deviendra rapidement une référence internationale pour l'aménagement des sites de sports d'hiver en montagne : la station est implantée en versant nord à la convergence des pistes de ski, les bâtiments sont concentrés, disposés selon leur fonction, intégrés dans le paysage et directement accessibles depuis les pistes.

Courchevel : un dérapage capitaliste

Laurent Chappis, avec d'autres pionniers du ski, croyait en la création d'un centre de sports d'hiver et de ressourcement ouvert à différentes catégories

sociales. Il avait en tête un lieu où l'on puisse ressentir l'immensité et le calme de la montagne – où chacun pourrait prendre conscience de son rapport au monde. Il a arpenté le terrain à pied et à skis, calculé le nombre de lits selon la règle du nombre de skieurs à l'hectare, préservant l'expérience de la nature. Mais « Courchevel 1850 » a échappé à ses concepteurs d'origine. En 1960,

« Dans la montagne nous prenons conscience de nous-même. »

pour le gouvernement français, le « Plan Neige » était en effet un programme d'aménagement et de développement économique ayant pour objectif la mise en valeur touristique des Alpes selon des critères financiers et commerciaux. Laurent Chappis n'aura de cesse de fustiger le « Plan Neige » et regrettera l'évolution de « Courchevel 1850 » où aujourd'hui, il ne reconnaît plus les fondements d'origine. Il critique le sur-

équipement de la montagne et déplore le fait que « le capital ait pris le pas sur le mental et le social. » « C'est à l'homme de s'adapter à la montagne, et non l'inverse. » À plusieurs reprises, il claquera la porte de ses commanditaires, se retirera de certains projets, refusera toute concession et tout compromis.

La « montagne humaniste », une expérience de la nature

L'« anarchitecte » poursuit alors son propre grand projet : une vision humaniste et transfrontalière des Alpes. Humaniste, parce que les Alpes sont les montagnes les plus densément peuplées du monde et extrêmement touristiques. Transfrontalière, parce qu'elles réunissent sept pays avec sept cultures différentes. Ce qui préoccupe Laurent Chappis, c'est de protéger ce territoire, mais aussi de trouver comment permettre aux gens d'en faire l'expérience. Car c'est dans la montagne que l'être humain prend conscience de lui-même et de sa place dans le monde. « La montagne humaniste répond à un besoin humain sans en créer d'autre, contrairement à la montagne capitaliste. » Laurent Chappis conçoit les Alpes comme un espace naturel comportant des « zones de silence » et des lieux de culture. En 2010, devant la salle comble du Conseil Général de Savoie, Laurent Chappis présente ses travaux. Il tient à montrer les cartes sur lesquelles il a dessiné les particularités physiques et socioculturelles de ce qu'il appelle le « Massif central de l'Europe ». Âgé de 95 ans, mais conservant la vivacité et l'entrain d'un jeune étudiant, Laurent Chappis dévoile sa vision des Alpes, à laquelle il travaille tranquillement depuis des années. ■

Alexandre Mignotte

Madeleine Rohrer

CIPRA France / International



© Jean-François Lyon-Caen

Rebelle et visionnaire

Laurent Chappis, né en 1915 à Aix-les-Bains/F, est l'un des pionniers de « Courchevel 1850 ». Cet architecte urbaniste a marqué l'aménagement touristique des Alpes depuis les années 50. Dans ses projets, la rentabilité économique est subordonnée à l'esthétique et à l'expérience de la nature. Sa démarche et son tempérament lui ont valu le qualificatif d'« anarchitecte » attribué par son biographe Philippe Revil. Âgé de 95 ans, il vit aujourd'hui à Chambéry. Début 2011, la parution d'un volume sur « les Alpes européennes » viendra compléter les six volumes précédents consacrés à une définition de sa vision d'une « montagne humaniste ». ■

Train du Val Venosta en Haut-Adige/© STA



Il est plus important de « penser grand » que de « bâtir grand »

Oui au « mega », mais raisonné

Les grands projets sont-ils foncièrement mauvais ? Non, dit Helmuth Moroder, mais il faut bien réfléchir à leurs conséquences. Directeur du train du Val Venosta dans le Tyrol du Sud/I, le vice-président de CIPRA International a lui-même fait l'expérience d'un grand projet.

A l'annonce d'un grand projet, beaucoup d'entre nous s'alarment. A juste titre : nous constatons bien souvent que derrière le gigantesque se cache la mégalomanie. Pour ériger des monuments à leur propre gloire, politiciens et planificateurs n'hésitent pas à faire passer des autoroutes à travers des paysages naturels, à aménager des montagnes entières pour le ski, et à bétonner, en pleine nature, des complexes sportifs surdimensionnés qui ne seront ensuite ni utilisés ni entretenus. L'horizon mental de tels mégaprojets est très restreint, mais ils causent de graves dégâts dans le paysage... et dans les têtes : je remarque souvent que cette mégalomanie engendre une certaine frilosité face à la nouveauté.

A une époque où nous en savons plus que jamais sur l'état de notre planète, il est bon de prendre conscience des répercussions de nos actes sur la nature et l'environnement. Les projets en général, et surtout les grands projets ne devraient être réalisés que lorsqu'ils améliorent la situation actuelle en terme de soutenabilité. Toutefois, ces précautions pour l'avenir ne devraient pas dégénérer en étroitesse d'esprit. A l'aide de trois exemples tirés de ma région du Trentin-Haut-

Adige, j'aimerais prouver que les grands projets ne sont pas mauvais en soi, et montrer dans quelles conditions ils peuvent réussir.

Création de richesse directe

Après cinq ans de travaux de construction, le train du Val Venosta a été remis en service en 2005, équipé de toute la technologie moderne. Située dans le Tyrol du Sud, cette ligne régionale à une voie de 60 km de long avait été désaffectée en 1990. Avec des investissements de 130 millions d'euros, c'était un projet de grande envergure pour le Tyrol du Sud et pour le Val Venosta, une vallée de 40 000 habitants. Il y eut donc des discussions véhémentes au début.

Aujourd'hui, cinq ans après la réouverture du chemin de fer, plus personne ne remet en question le bien-fondé de l'investissement. L'acceptation par la population locale et les touristes a très largement dépassé les prévisions les plus optimistes. Depuis la réouverture de la ligne, 200 000 visiteurs suisses de plus passent la nuit au Tyrol du Sud chaque année. Les experts du tourisme attribuent ce succès à l'effet

publicitaire du train du Val Venosta. Chaque touriste suisse dépense en moyenne 110 euros par jour, soit un chiffre d'affaires de 22 millions d'euros par an, dont environ huit millions sont reversés à la province autonome de Bolzano sous la forme d'impôts directs et indirects. Un grand projet qui a donc atteint son objectif, à savoir plus de soutenabilité, aussi bien au plan écologique qu'économique et social.

Coup de maître ou fumisterie ?

L'histoire le montre : les projets ambitieux se heurtent d'abord à des résistances. Lorsque, pour l'exposition universelle de 1887 à Paris, on parla d'ériger une haute tour, ce fut l'indignation générale dans les milieux artistiques et littéraires de la métropole. Ce « tragique réverbère » était un déshonneur, cette « sinistre cheminée d'usine », une offense pour les yeux, disait-on. Aujourd'hui, Paris serait impensable sans la tour Eiffel. Lorsqu'en 1835 en Allemagne, le premier train fut mis en circulation entre Nuremberg et Fürth, une vénérable commission de médecins bavarois lança une mise en garde : « Le mouvement rapide génère inmanquablement chez les voyageurs une maladie cérébrale, une forme particulière de delirium furiosum. Même si les voyageurs veulent malgré tout braver cet horrible danger, l'Etat doit au moins protéger les spectateurs qui, sinon, succomberont à la même maladie

cérébrale en voyant ce véhicule à vapeur passer si vite. Il est donc nécessaire de border les deux côtés de la voie ferrée d'une palissade haute et épaisse. » Notez bien : la locomotive à vapeur « Adler » (l'aigle) traversait tranquillement la campagne à 24 km/h !

La nouveauté irrite. Elle ne s'intègre pas dans les dimensions du connu. Elle provoque. Malgré tous les errements et les imbroglios du passé, nous ne devons pas perdre le courage de « penser grand ». Mais allier à la grandeur de pensée un regard vigilant sur les conséquences.

L'être humain au centre

La province du Trentin, qui compte environ 500 000 habitants, a présenté un projet de réseau ferroviaire souterrain destiné à desservir l'ensemble du territoire. « Metroland » devrait coûter au moins trois milliards d'euros. Le projet montre au moins que les décideurs sont prêts à franchir un grand pas. Mais la direction prise n'est pas encore la bonne. Il est inimaginable, dans une région alpine aussi belle que le Trentin, de vouloir convaincre les gens de ne plus désormais se déplacer que sous la terre, comme des taupes. En outre, ce réseau souterrain ne desservirait que les localités principales. L'espace rural serait encore plus déconnecté qu'il ne l'est déjà aujourd'hui. Ce projet prouve cependant la volonté du gouvernement provincial de changer de paradigme. Autrement dit : alors que, par le passé, il ne pensait « grand » que pour la construction de routes, il est prêt, dans les 20 années qui viennent, à consacrer beaucoup d'argent au transport ferroviaire. Si la province du Trentin repensait son projet de « Metroland » souterrain pour en faire un réseau ferroviaire raisonnable de surface, ce que j'espère, cela pourrait devenir un des grands projets les plus importants et les plus coûteux de l'espace alpin. Un « méga-projet » dont nous pourrions vraiment nous réjouir !

Un troisième exemple : la ville de Bolzano a approuvé en mars un plan climatique très ambitieux. Il prévoit, entre autres, la réhabilitation énergétique de tous les bâtiments dans les 20 prochaines années. Bolzano va se transformer en gigantesque chantier. Les investissements prévus s'élèvent à environ un milliard d'euros. Les dépenses seront amorties grâce aux économies d'énergie. Les gens écarquillent les yeux devant les dimensions du projet : une sorte de tour Eiffel de la politique climatique. Accueillons ce projet favorablement. Peut-être qu'à l'avenir, les touristes viendront aussi à Bolzano parce qu'il y règne un climat particulier, à tous les points de vue.

Le « projet soutenabilité » dans son ensemble est lui aussi un gigantesque chantier. Il exige de nous le courage d'oser le progrès. Non pas aveuglément, mais en restant vigilants sur les conséquences sociales, économiques et écologiques. C'est la grandeur d'esprit que les générations futures attendent de nous. ■

Helmuth Moroder
Vice-président CIPRA International

Êtres humains ou taupes ? La province du Trentin mise sur un vaste réseau ferroviaire souterrain.

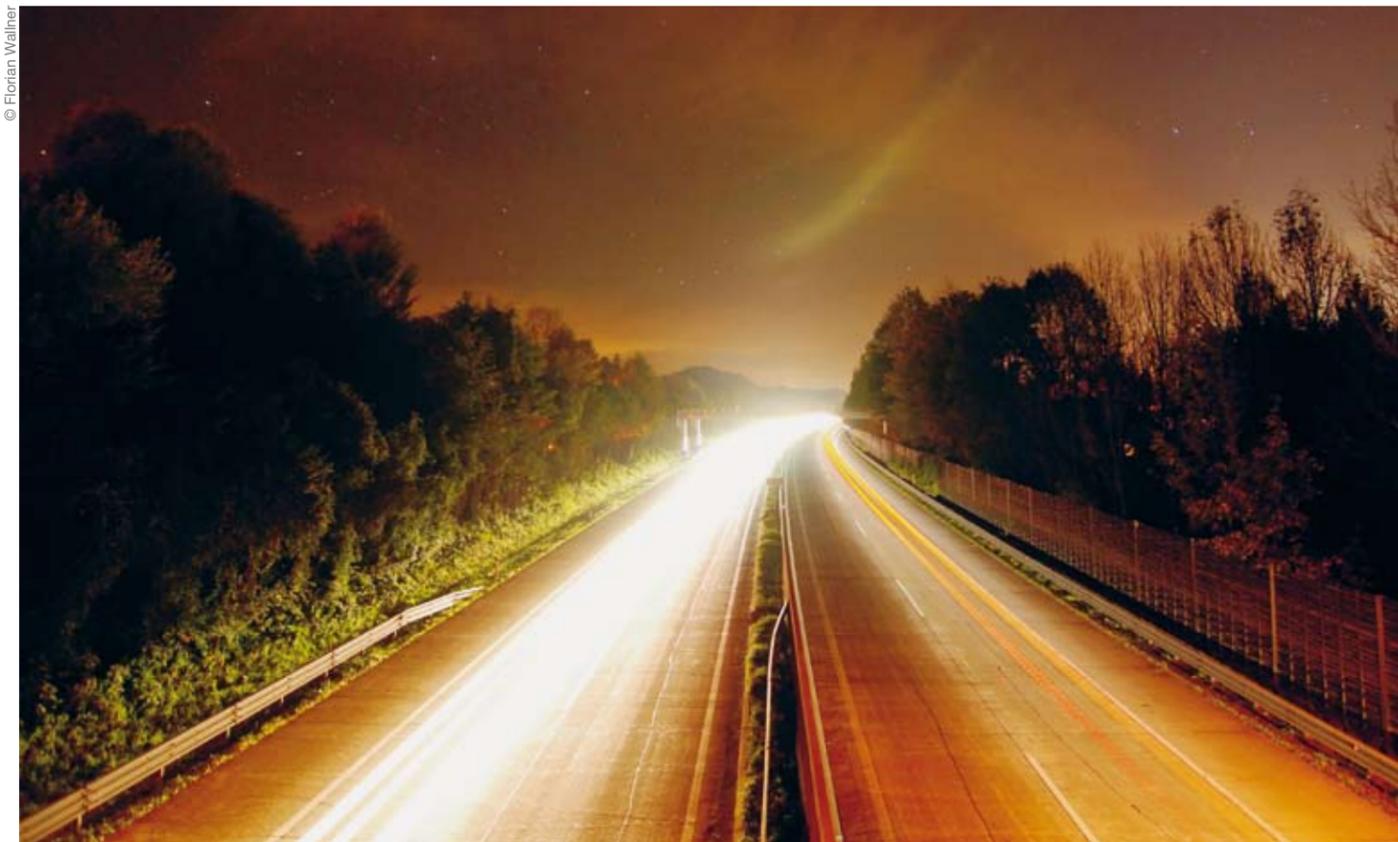


© Hannes Heil

S 36/S 37 : l'autodémantèlement de la politique des transports autrichienne

Mauvaise note pour le premier de la classe

« Plus de nouvelles autoroutes ! » exigeait jadis l'Autriche. Aujourd'hui, avec la S 36/S 37, le pays alpin présente un projet de plusieurs milliards d'euros qui va totalement à l'encontre d'une politique des transports raisonnée. Quels sont les intérêts et les interdépendances cachés derrière un tel mégaprojet ?



© Florian Wallner

Davantage de circulation dans les Alpes : la S 36/S 37 en projet canalise le trafic de Vienne à l'Italie du Nord.

Quelqu'un s'en souvient-il ? Dans les années 1990, l'Autriche était le négociateur le plus acharné dans les discussions sur le protocole « Transports » de la Convention alpine, en particulier sur l'interdiction de construire de nouvelles autoroutes. Cette attitude rigide avait été notamment critiquée par les organisations de protection de l'environnement, qui craignaient que

La nouvelle liaison
transalpine aurait
de graves répercussions.

le blocus autrichien ne compromette les autres protocoles. L'Autriche finit néanmoins par gagner ce coup de poker et par imposer l'interdiction de construire des autoroutes. Cette interdiction devait exclure une fois pour toutes les mégaprojets routiers dans le fragile espace alpin. Il est donc d'autant

plus étonnant que l'Autriche propose aujourd'hui, avec le projet de construction de la voie transversale S 36/S 37, un projet diamétralement opposé à cette attitude.

La S 36/S 37 est un projet de voie rapide destiné à créer, pour environ 2,8 milliards d'euros, une nouvelle route à grand débit reliant l'espace viennois à la Carinthie centrale et à l'Italie du Nord, en traversant les Alpes par le Semmering, les vallées de la Mur et de la Mürz et le parc naturel de Zirbitzkogel-Grebenzen. Cette nouvelle liaison serait de 30 km plus courte que la voie actuelle qui passe par Graz. Cela détournerait vers l'intérieur des Alpes une part substantielle du trafic qui emprunte actuellement d'autres routes extérieures au territoire alpin, avec un impact diamétralement opposé à ce que visait initialement le protocole « Transports ».

Les répercussions de la nouvelle liaison transalpine seraient graves. La circulation dans la région triplerait, celle des poids lourds quadruplerait. On attend environ 6700 camions par 24 heures sur la S 36/S 37, soit à peu près 10% de plus



© Bürgerinitiative Niederwölz / Kurt Lercher

La S 36/S 37 en projet dévore beaucoup d'espace naturel et urbain.

qu'au Brenner en 2009. Un parc naturel régional de grande valeur serait irrémédiablement détruit. L'étroite vallée de la Mürz et celle de la Mur deviendraient une deuxième vallée de l'Inn, où, au cours des 30 dernières années, les nuisances permanentes sont devenues insupportables pour la population en raison de l'étroitesse relative de la vallée et du transit nord-sud, et où les riverains regrettent au plus haut point l'approbation

La politique des transports n'a pas besoin de ce projet.

du projet dans les années 1960. Les nuisances condamneraient irrémédiablement le tourisme doux existant, et la société autrichienne de financement des autoroutes et voies rapides ASFINAG enregistrerait un déficit d'environ 180 millions d'euros par an. Une chose est sûre : ce projet ne correspond à aucun besoin en terme de politique des transports.

La faute originelle de la Slovénie

La Slovénie devait être catapultée au XXI^e siècle grâce à des investissements de plusieurs centaines de millions d'euros consacrés aux transports. Or, ce qui se passe aujourd'hui avec le projet « Troisième axe de développement » constitue un recul dans tous les domaines : le trafic routier va continuer d'être stimulé par des infrastructures surdimensionnées. Au lieu de faire progresser des objectifs tels que l'égalité entre les territoires, entre ville et campagne, et les liaisons avec l'étranger, on renforce la capitale, Ljubljana, et on entrave le raccordement aux transports publics. Impossible de parler d'une politique des transports soutenable.

Le problème se situe dans la partie nord du « troisième axe de développement ». D'après le tracé prévu et les dimensions

Qu'est-ce qui peut conduire des décideurs responsables à vouloir à tout prix faire passer ce genre de mégaprojet contre toute nécessité, contre toute raison, contre les termes clairs du protocole « Transports » de la Convention alpine et contre la volonté de la majorité de la population ? A vrai dire, rien, pourrait-on penser.

Il est manifeste que certaines organisations font des bénéfices sur la construction de tels mégaprojets. Jusqu'où va leur influence, c'est une question sur laquelle on peut spéculer. Mais si un projet est estimé absurde, peu rentable et largement indésirable par une grande partie de l'opinion publique, cette influence a aussi ses limites. Effectivement, du côté politique, le projet n'est plus actuellement poussé que par Kristina Edlinger-Ploder, ministre des Transports du Land de Styrie.

Qui profite de ce projet ?

La raison pour laquelle la ministre des Transports veut faire avancer la construction de la S 36/S 37 est livrée par les médias : avec le transfert de la circulation de la route régionale à la voie rapide, Mme Edlinger-Ploder compte alléger son budget routier. Les routes régionales doivent en effet être entretenues par le Land, tandis que les voies rapides sont payées par l'ASFINAG. Les économies annuelles pour le département styrien des transports sont estimées à environ 200 000 euros pour le premier tronçon de 22 km. Pour cette même portion de route, cela correspondrait parallèlement à une dépense annuelle d'environ 40 millions d'euros en frais de financement, d'entretien et de fonctionnement, qui incomberait à l'ASFINAG et en fin de compte, par la diminution des dividendes et des impôts, au seul actionnaire qu'est l'État fédéral, ce dont le Land de Styrie ne se soucie guère.

Pire encore : la construction ferait perdre au Land des subventions fédérales d'environ 1,1 million d'euros par an. Cela semble indifférer totalement le département styrien des transports, puisque ce manque-à-gagner ne grèverait pas son budget, mais le budget du Land en général. Au bout du compte, cela signifie que pour alléger le budget des transports styrien d'environ 200 000 euros par an, on est prêt à accepter des pertes annuelles d'environ 1,1 million d'euros pour le Land et de 40 millions d'euros pour l'État fédéral.

de la route, les localités de Slovenj Gradec, de Velenje et de Celje ne seront pas reliées entre elles, mais la liaison de Slovenj Gradec et de Velenje à Ljubljana sera renforcée. Le tracé de la route ne permet, en outre, aucun raccordement du trafic local et ne désengorge aucunement l'axe principal sur le tronçon Velenje-Celje. De plus, le projet rend impossible la mise en place d'un système de transports publics de qualité et constitue une violation du protocole « Transports » de la Convention alpine. ■

Matej Ogrin
Président CIPRA Slovénie

© Jean-Loup Bertez



900 millions d'euros pour 30 mn : la réduction du temps de trajet entre Annecy et Genève coûte cher aux automobilistes et à la collectivité.

Annecy-Genève : la mobilité durable en échec

Le 5 décembre 2008 ont été inaugurés 19 km d'autoroute entre Annecy et Genève, alors qu'une autre autoroute reliait déjà ces deux villes. Si l'argument principal de la construction de cette infrastructure est de raccourcir le temps de trajet en voiture à 30 minutes, les prévisions de fréquentation ne sont pas atteintes à ce jour. Les impacts paysagers et les émissions de CO₂ engendrées s'ajoutent au coût de construction approchant les 900 millions d'euros.

Le coût global de l'utilisation d'une voiture individuelle sur ce nouveau tronçon à péage est environ six fois plus élevé que le coût du trajet en train. On peut donc penser que nombreux

seraient les travailleurs frontaliers (plus de 51 000 passages par jour vers Genève) à abandonner leur véhicule au profit de transports en commun performants. Mais les infrastructures ferroviaires n'ont jusqu'alors bénéficié d'aucun investissement majeur, et des liaisons ont même été supprimées ces dernières années. ■

Alexandre Mignotte
CIPRA France

Qu'elle soit scandaleuse, éhontée ou simplement sans scrupules – la démarche de la ministre des Transports du Land s'appuie sur une décision récente de la Cour constitutionnelle autrichienne (V 78/09) : avec une méthodologie étonnante – en omettant tout simplement, par exemple, d'appliquer des lois existantes –, cette dernière aboutit à la conclusion (provisoire) que la voie rapide peut être construite.

Si quelqu'un était porté à croire que la décision ait pu être influencée par le fait que l'une des juges de la Cour constitutionnelle est en même temps présidente du conseil de surveillance d'ASFINAG et associée de l'un des plus gros producteurs autrichiens de ciment, qui possède trois usines à proximité directe de la voie rapide prévue, ce serait une pure

spéculation. Il est également totalement gratuit d'alléguer que le résultat de la décision puisse être lié au fait que le juge de la Cour constitutionnelle qui a préparé la proposition de décision avait été nommé par le parti de Mme Edlinger-Ploder, et que celle-ci pourrait à l'avenir avoir une influence non négligeable sur la carrière du juge en question. En conséquence, l'auteur se distancie de toute présomption, spéculation et autre allégation improuvables de ce genre. ■

Matthias Göschke
Avocat, Vienne

De la route au rail

Des idées pour sortir du tunnel

La politique des transports transalpins est trop souvent limitée aux infrastructures. Mais les tunnels de base ne pourront à eux seuls faire des miracles. Pour un déplacement efficace des marchandises de la route vers le rail, d'autres mesures sont nécessaires.

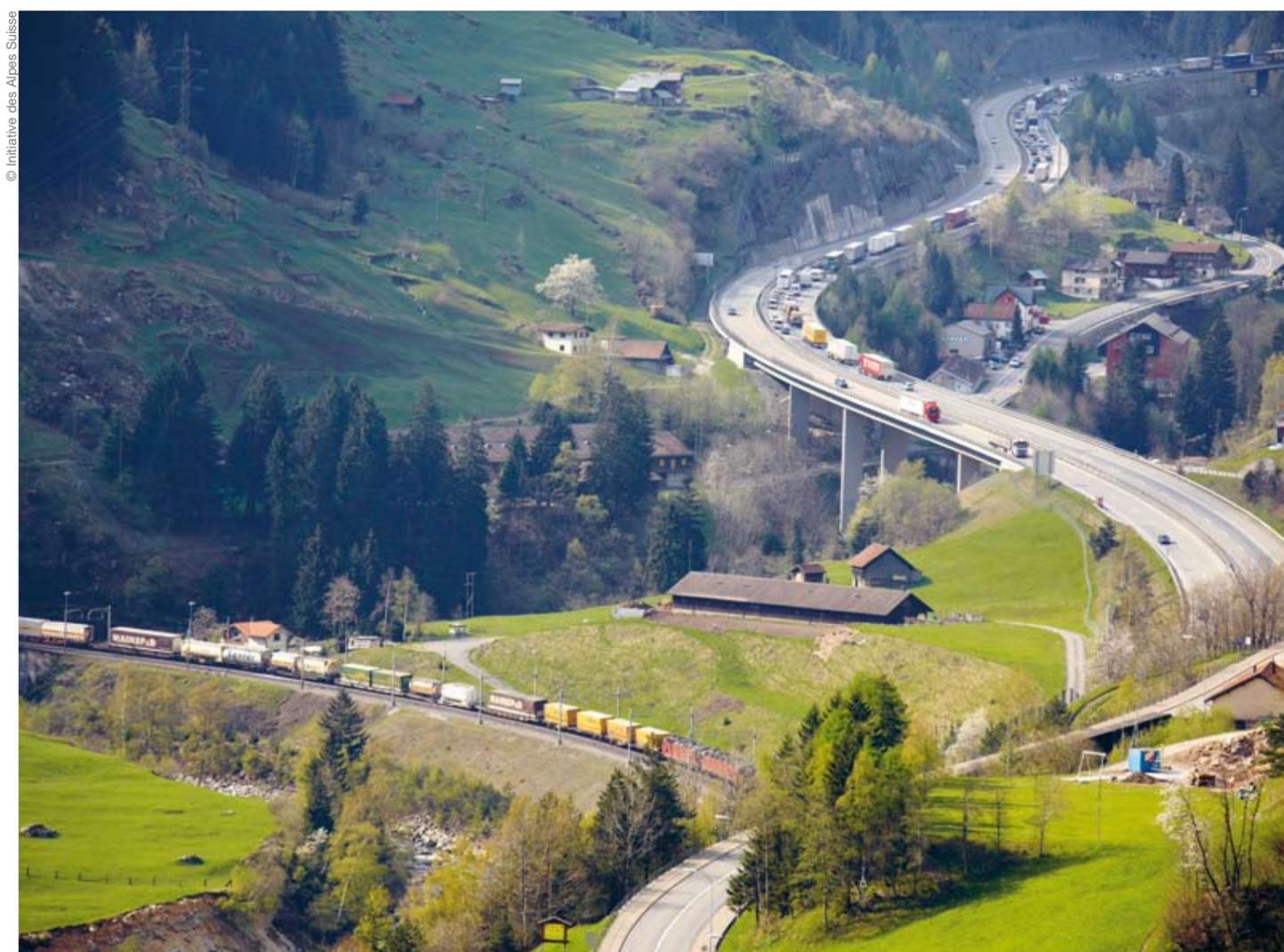
Le trafic lourd ne cesse d'augmenter. Et donc la charge sur l'environnement et les personnes. Depuis des années, le transfert des marchandises de la route au rail est exigé. Mais le processus est en panne. Pourquoi les pays alpins et les régions ont-elles tant de difficultés à mettre en œuvre ce projet ? La politique des transports de l'Union européenne n'est pas vraiment une politique de transfert modal. Dans le processus de création de corridors transeuropéens de fret ferroviaire, la question des infrastructures est au premier plan. L'objectif principal est d'éliminer les goulots d'étranglement. Les liaisons à travers les Alpes doivent désormais être modernisées grâce à des grands projets de tunnels de base. Pourtant, malgré d'importants investissements dans les infrastructures, la part du transport ferroviaire a tendance à diminuer.

Le transfert modal est en panne

Les pays et les régions alpines se battent pour leurs projets respectifs, dans un contexte de concurrence territoriale, afin de s'assurer qu'ils ne seront pas exclus des principaux corridors de fret. Toutefois, l'achèvement des projets programmés est sans cesse repoussé. Qu'apporteront réellement ces projets ? La région Rhône-Alpes, par exemple, qui soutient fortement le projet de tunnel ferroviaire transfrontalier entre Lyon et Turin en Italie, n'a pu empêcher que ce projet soit sans cesse retardé. La date de lancement des travaux, et à fortiori la date d'achèvement, est encore incertaine. Le projet de tunnel de base du Brenner, entre l'Autriche et l'Italie, fait état de retards similaires. Les États riverains de ces projets ne présentent pas le même enthousiasme pour le transfert modal. La province du Tyrol, qui souffre de la forte croissance du trafic international sur l'axe du Brenner, veut réglementer le trafic routier et le transférer vers la ligne ferroviaire existante et actuellement sous-utilisée. Mais l'UE et un certain nombre d'États concernés par ce trafic ont déposé un recours auprès de la Cour européenne de justice, contre l'Autriche, pour « entrave à la libre circulation ».

L'expert danois sur les questions d'infrastructure, Bent Flyvbjerg, a analysé en 2003, avec son équipe, sur les cinq continents, des centaines de grands projets de toutes sortes des 70 dernières années. Les chercheurs ont constaté que le coût et l'impact négatif sur l'environnement sont souvent sous-estimés, alors que l'impact positif sur l'économie est souvent surestimé. En outre, le processus de prise de décision est rarement transparent.

En matière de grands projets de tunnel ferroviaire, la Suisse fait exception : la population suisse a voté à plusieurs reprises pour de tels projets. Le tunnel du Lötschberg est en service depuis 2007, et la mise en service du Tunnel de base du Gothard est prévue pour 2017. Cependant, selon les



Une mauvaise politique des transports : on investit beaucoup d'argent dans la construction de tunnels et d'autoroutes onéreux, au lieu de coordonner les horaires et de simplifier les procédures transfrontalières pour le trafic ferroviaire.

experts, l'augmentation de la part du rail dans le trafic ne dépassera pas 2 % en l'absence de mesures d'accompagnement contraignantes.

Priorité à la gestion plutôt qu'aux infrastructures

Il existe des moyens plus efficaces pour le transfert du trafic que les seuls projets de tunnels qui se chiffrent (chacun) en milliards d'Euros. En priorité, il s'agit de créer les conditions d'une concurrence loyale entre les modes de transport. En raison de la mondialisation, les échanges de biens entre pays

capacités insuffisantes, la faible part de marché du rail est due le plus souvent à des problèmes d'exploitation. Et les principaux goulots d'étranglement dans le réseau ferroviaire sont avant tout dans les environs des grandes villes et le long des voies d'accès aux tunnels transalpins existants. Grâce à une meilleure gestion, la compétitivité de l'offre ferroviaire pourrait être améliorée. Cela signifie, par exemple, une gestion plus efficace des sillons, la modulation des tarifs, l'harmonisation des horaires, la rationalisation des matériels, notamment de traction, ou la simplification des procédures transfrontalières. Ces mesures sont connues et peuvent être mises en œuvre dans le court et moyen terme, avec des coûts beaucoup plus réalistes que ceux des grands projets d'infrastructure.

Plus généralement, on a besoin de nouveaux instruments pour réguler le trafic routier dans les régions sensibles telles que les Alpes. Les avions doivent disposer de « slots », les trains de sillons et les navires de places à quais. Le camion est le seul moyen de transport qui ne soit pas régulé, en dehors de la réglementation de la circulation dans les tunnels alpins. Le camion roule, sans être soumis à une gestion intelligente.

La bourse du transit alpin : une solution ?

Un outil efficace à cet effet est la bourse du transit alpin. L'objectif est de promouvoir le transfert du fret de transit de la route vers le rail par l'émission contrôlée de droits de transit pour les camions. Ces droits de transit pourront être négociés sur le marché. Comme pour les autres marchandises réglementées, la demande détermine le prix. De nombreux spécialistes de la circulation soutiennent cette idée. La Suisse a introduit la bourse du transit alpin dans la nouvelle loi sur le transfert de fret. Mais la mise en place effective de cet instrument dépend de la volonté commune d'instaurer une nouvelle politique de transfert modal dans l'ensemble des Alpes. Une politique des transports à long terme doit être développée dans l'arc alpin sans attendre l'achèvement de quelques grands projets sans cesse reportés. Les régions et les États des Alpes doivent donc élaborer un programme concerté de modernisation des réseaux ferroviaires existants. Celui-ci devra être accompagné par une politique de transfert modal qui ne soit pas assujettie à la politique européenne des infrastructures, mais appuyée sur des mesures visant à rétablir les avantages concurrentiels du chemin de fer par rapport à la route. ■

Toni Aschwanden
Initiative des Alpes Suisse

Pierre Moreau
Conseiller technique CIPRA France

se développent rapidement. Selon la logique du marché, ils sont transportés de manière aussi efficace et aussi bon marché que possible. Par rapport à la route, la voie ferrée est moins bien armée pour capter les transports transnationaux et la livraison aux clients finaux. La route est plus compétitive, parce qu'elle ne couvre qu'une petite partie des coûts environnementaux et sociaux. La révision de la directive Eurovignette, qui devrait améliorer cette situation, ne progresse que lentement. D'autre part, la capacité existante des infrastructures ferroviaires doit être mieux utilisée. Plus qu'à des



Tunnel de base du Brenner/I-A

Période de construction : 2006-2022
Longueur : 55 km

Pronostics officiels concernant les coûts de construction (sans les voies d'accès) :
1994 : environ 2,5 milliards d'euros
2004 : 4,5 milliards d'euros
2007 : 6 milliards d'euros
2010 : 8,076 milliards d'euros

Coût de construction du tunnel sous la Manche/F-GB, long de 50 km : 15 milliards d'euros
Coût de construction du tunnel du Gothard/CH, long de 57 km : 9,83 milliards de CHF (7,3 milliards d'euros)
Pertes brutes de la ligne ferroviaire NLFA/CH d'ici 2070 : en fonction des scénarios de trafic, entre 10 milliards de CHF (7,4 milliards d'euros) et 24 milliards de CHF (17,85 milliards d'euros)

Lac de barrage de Reschen/I

© Hannes Hell

Période de construction : 1946-1950
Maisons dynamitées : 170
Terres cultivées submergées : environ 520 ha
Nombre d'exploitations paysannes ayant perdu leurs moyens d'existence : 120
Personnes touchées par la construction : 1000

Production annuelle d'électricité : environ 250 millions de kWh
Consommation annuelle moyenne d'électricité d'un foyer dans l'UE : 4050 kWh
Prix net de l'électricité en 2009 pour un foyer de taille moyenne dans l'UE : 0,1227 euro/kWh

Dédommagement versé en 1949 par m³ de bâti : 4000 lires
Prix de vente de 20 kilos de pommes en 1949 : environ 1000 lires



Retenue collinaire de Tiefenbachferner/A

Période de construction : 2009-2012
Coût de la construction : 9 millions d'euros
Objectif : enneigement du domaine skiable de Sölden

Altitude : 2900 m
Volume : 405 000 m³
Profondeur : 17 m
Surface mise en eau : 35 000 m²
(cinq terrains de football)

Quantité d'eau nécessaire pour l'enneigement d'un hectare de pistes (30 cm d'épaisseur de neige) :
2000-3000 m³.

Domaines skiables au Tyrol aujourd'hui : 75
Domaines skiables en cas d'une hausse des températures de 4°C : 23



Tunnel du Lötschberg/CH

Période de construction : 1999-2007
Longueur : 34,6 km
Coût de la construction : 4,3 milliards de CHF (environ 3,2 milliards d'euros)
Objectif : transfert du trafic des poids lourds vers le rail

Durée du trajet de Viège à Berne avant la construction : 117 mn
Durée du trajet de Viège à Berne aujourd'hui : 55 mn
Durée du trajet de Brigue à Berne avant la construction : 98 mn
Durée du trajet de Brigue à Berne aujourd'hui : 64 mn

Trains de voyageurs prévus par jour : 30
Nombre réel de trains de voyageurs par jour : 50

Trains de marchandises prévus par jour : 80
Nombre réel de trains de marchandises par jour : 40

Mégaprojets en chiffres

Les grands projets se veulent conçus pour durer. Peut-on vraiment prévoir leur coût ? Une fois construits, remplissent-ils leur fonction ? Quelles sont les implications de leur réalisation ? Quatre exemples.



Les grands projets touristiques créent des emplois – et de nouvelles dépendances

Un nouveau départ pour Andermatt ?

Avec son complexe de vacances, l'investisseur égyptien Samih Sawiris fait miroiter des emplois, de l'argent et des « lits chauds » aux habitants d'Andermatt en Suisse. Pourra-t-il honorer ses promesses ?



© Andermatt Swiss Alps Ltd

Maquette d'« Andermatt Swiss Alps » : terrain de golf 18 trous, 844 chambres d'hôtel, 1970 places de parking.

La milliardaire Claire Zachanassian promet un milliard de francs aux habitants de la petite ville appauvrie de Gullen, à condition qu'ils assassinent Alfred III, qui l'avait abandonnée et éconduite dans sa jeunesse, après l'avoir mise enceinte. Les habitants commencent par refuser cette exigence avec indignation, mais se mettent curieusement à faire des dépenses et à prendre des crédits. Lors de l'assemblée communale, peu après, ils décident de tuer Alfred III, qui meurt étouffé par la foule. Le médecin écrit « crise cardiaque » sur le certificat de décès. La pièce classique de Friedrich Dürrenmatt, « La visite de la vieille dame », se déroule dans une nouvelle version à Andermatt, en Suisse. Le dénouement est ouvert. L'investisseur égyptien Samih Sawiris est prêt à investir 1,5 milliard de francs – un bon milliard d'euros – d'ici 2020 dans son complexe touristique de luxe « Andermatt Swiss Alps ». Il a prévu six hôtels dans les catégories 4 et 5 étoiles, 500 vastes appartements répartis sur 42 immeubles et 25 villas. Autres éléments du projet : un terrain de golf 18 trous, un centre de sports et de loisirs, et une salle de conférence et de concert. Le domaine skiable doit aussi être agrandi, avec une liaison entre Andermatt et Sedrun.

Sept exploitations agricoles sacrifiées

Le seul tribut payé jusqu'à présent à M. Sawiris : la superficie de sept exploitations agricoles. Vu les perspectives, ce prix a été payé volontiers. Une étude de la banque cantonale du canton d'Uri prévoit 2600 nouveaux emplois dans la station et

2300 indirectement dans la région. Autre attrait : 165 millions de francs de création de richesse supplémentaire dans les premières années, et 500 millions de francs par an à partir de 2018.

« Il règne une atmosphère de renouveau dans le village », constate le maire, Karl Poletti. On rénove actuellement dans tous les coins. Mais quelques coups de pinceau ne suffisent pas. Ce qu'il faut, c'est un véritable esprit d'entreprise, comme le constate l'étude « Potentiels des sites de la vallée d'Urseren » réalisée par l'Institut pour le Développement durable de l'Université des sciences appliquées de Zurich-Winterthour. « Plus il y a d'offres de loisirs en dehors du complexe, plus les profits restent au village », déclare le responsable de l'étude, Erich Renner, dans le magazine d'architecture suisse « Hochparterre ». « Cette offre doit être mise sur pied avant l'ouverture de la station. Sinon, les visiteurs ne viendront qu'une fois et ne reviendront plus. »

La planification est lancée : pour la liaison des domaines skiables d'Andermatt et de Sedrun, il faut équiper toute une vallée avec sept remontées mécaniques, au moins un restaurant et une retenue collinaire pour l'enneigement artificiel. Des aménagements contestables pour le paysage et la consommation d'énergie, constate le magazine « Hochparterre ».

Les habitants d'Andermatt vont-ils pouvoir profiter de ce nouvel élan ? Dominik Siegrist, président de CIPRA International, est sceptique : « Pendant de nombreuses décennies, l'armée a constitué un employeur de poids pour Andermatt. Mais un

site militaire n'a pas besoin d'une population innovatrice. Il faut simplement répondre aux besoins des militaires. Cette dépendance de longue durée inhibe le pouvoir d'innovation d'une région. » Selon Dominique Siegrist, la même menace de dépendance réapparaît aujourd'hui par rapport à un employeur unique : Samih Sawiris. Un risque énorme de concentration pour tout le canton. Il semble, de surcroît, que le complexe ne créerait pas ou peu d'emplois hautement qualifiés.

M. Sawiris a souligné de manière répétée qu'il voulait s'engager à long terme à Andermatt. Qu'il ne cherchait pas le profit rapide. Toutefois, on ne sait pas si le projet sera rentable à long terme. Les exemples d'Aminona, de Siviez et de Thyon 2000 dans les années 70 nous ont appris que l'euphorie du début peut se muer en tristesse. Même une « station touristique intégrée » comme Thyon 2000 dans le Valais, où hébergement, services, gastronomie et offres de loisirs étaient dans les mêmes mains, n'a pas eu de succès économique durable. Tous les appartements ont été revendus en propriété par étages, sans incitation à la location. Il n'y a plus que des lits froids et des maisons à l'abandon.

Le même sort menace aujourd'hui les « complexes touristiques intégrés », déclare Thomas Ammann du bureau de planification « arcalpin ». Car, contrairement à la France où le tourisme social s'est implanté, et où tous les week-ends en hiver, des milliers de locataires se succèdent dans des logements de vacances meublés de manière spartiate, la Suisse n'a pas su jusqu'à aujourd'hui résoudre le problème des lits froids. « Ce qui motive essentiellement les constructeurs de cette nouvelle génération de stations touristiques est de toute évidence le profit à court terme par la vente de l'immobilier. »

Des « rêves froids » au lieu de « lits chauds »

M. Sawiris veut que la moitié des résidences secondaires d'« Andermatt Swiss Alps » restent des lits chauds. A l'hôtel Chedi, il est même prévu que la totalité des 120 objets proposés à l'achat soit vendus par l'entreprise chargée de la gestion de l'hôtel à des loueurs. Toutefois, et c'est là que le

bât blesse, cette obligation de louer n'est pas inscrite dans le registre foncier. Personne ne vérifiera donc si les logements sont vraiment loués. D'ailleurs, l'expérience prouve que plus un logement est cher, moins on a envie de le mettre en location. On peut donc se demander si Samih Sawiris parviendra à créer un « Andermatt-le-neuf » qui reste vivant toute l'année. On ignore également quelles seront les répercussions sociales de ce projet. D'après une étude réalisée par l'Institut de travail social de l'Université des sciences appliquées de Lucerne, qui suit le projet jusqu'en 2020, la grande majorité de la population d'Andermatt a une attitude positive envers le projet. Mais en même temps, elle aimerait que la communauté villageoise puisse rester telle qu'elle est. Elle ne veut pas qu'Andermatt devienne un deuxième Saint-Moritz et que le coût de la vie continue à augmenter. Une seule chose est sûre : Andermatt va changer. Radicalement. ■

Nicolas Gattlen

Journaliste indépendant, Kaisten/CH

© Andermatt Swiss Alps Ltd



Qu'advient-il d'Andermatt après la « visite » du milliardaire égyptien Samih Sawiris ?

« Des projets d'avenir plutôt que du rêve ! » Un commentaire sur Andermatt

La crise économique et financière des dernières années a tempéré l'ambiance de ruée vers l'or qui entourait les nombreux projets de nouvelles stations alpines. Un concept fait exception : celui d'Andermatt, où l'investisseur égyptien Samih Sawiris vient de lancer les premiers travaux de construction. On ne parle plus de la plupart des autres projets. C'est la preuve muette des intérêts en jeu du côté des investisseurs : le profit par la vente de logements. Un véritable engagement pour le développement soutenable d'une région ne se serait pas totalement évaporé en temps de crise.

Sur ce point, Andermatt se distingue peut-être vraiment de tout le reste. « Andermatt Swiss Alps » a certes quelques épisodes peu nets à son actif. La Lex Koller sur l'acquisition de terrains par des personnes à l'étranger a été par exemple suspendue sans autre forme de procès. Pas à pas, le projet est néanmoins mené vers la réalisation avec un art consommé

de la communication et à grand renfort de planification. Mais nous n'en sommes encore qu'au début. La vente des logements stagne. La station sera-t-elle un jour entièrement construite? Personne ne le sait. Et on se demande encore si ce village de théâtre huppé séduira les acheteurs et les locataires. Mais une chose est certaine : il existe dans les Alpes une industrie du bâtiment survoltée et trop de volets fermés. On ne manque pas de résidences secondaires, mais d'idées pour exploiter de manière soutenable le bâti existant.

Philipp Maurer est directeur de la société Bausatz GmbH à Zurich/CH. Il a participé, avec l'association « Patrimoine suisse », à la rédaction d'un document de prise de position sur les grands projets touristiques. ■

Les territoires montagnards paient les pots cassés après les Jeux olympiques d'hiver

Les ruines de Turin

Les Jeux olympiques d'hiver apportent aux régions organisatrices essor et célébrité. Pendant deux semaines. Ensuite, il reste des infrastructures surdimensionnées, des dettes et des lits froids. Un bilan pour Turin, quatre ans après les XX^e JO d'hiver.

En février 2006, le monde entier avait les yeux tournés vers Turin : la capitale du Piémont en Italie était l'organisatrice des XX^e Jeux olympiques d'hiver. La plupart des compétitions ont eu toutefois lieu dans des petites localités de montagne relativement éloignées de Turin. Les JO d'hiver devaient donner aux régions périphériques de nouvelles perspectives touristiques. Le système existant, basé sur les résidences secondaires et le tourisme de week-end, n'était guère rentable. Il fallait créer des lits hôteliers, et le grand événement sportif devait contribuer à l'implantation d'un tourisme de qualité, moins saisonnier. On a insisté sur le fait que les bénéfices à long terme seraient ressentis même par les communes montagnardes environnantes qui ne participaient pas directement aux Jeux. Aujourd'hui, quatre ans plus tard, la désillusion règne dans les vallées qui entourent Turin. A première vue, rien n'a vraiment changé : longues files de voitures le week-end, villages olympiques transformés en résidences secondaires, boom touristique à la fin de l'année. Le reste de l'année, les habitants se retrouvent seuls dans les montagnes avec leurs « cathédrales olympiques » et les frais consécutifs.

Endettement ou démolition ?

Lorsqu'on parle d'une grande manifestation sportive et de ses effets secondaires avant, pendant et après l'événement, il faut distinguer ce qui se passe dans une grande ville comme Turin et ce qui se produit dans les régions montagnardes environnantes. Une grande ville est mieux à même de tirer parti d'une

grande manifestation sportive que les petites localités. C'est évident pour de nombreux sites sportifs construits spécialement pour les Jeux olympiques d'hiver. Les installations destinées aux compétitions de sports sur glace à Turin, par exemple, sont utilisées pour d'autres événements sportifs ou des manifestations musicales ou culturelles, et exploitées sans perte, parce qu'elles sont situées dans une métropole ayant un grand bassin de vie.

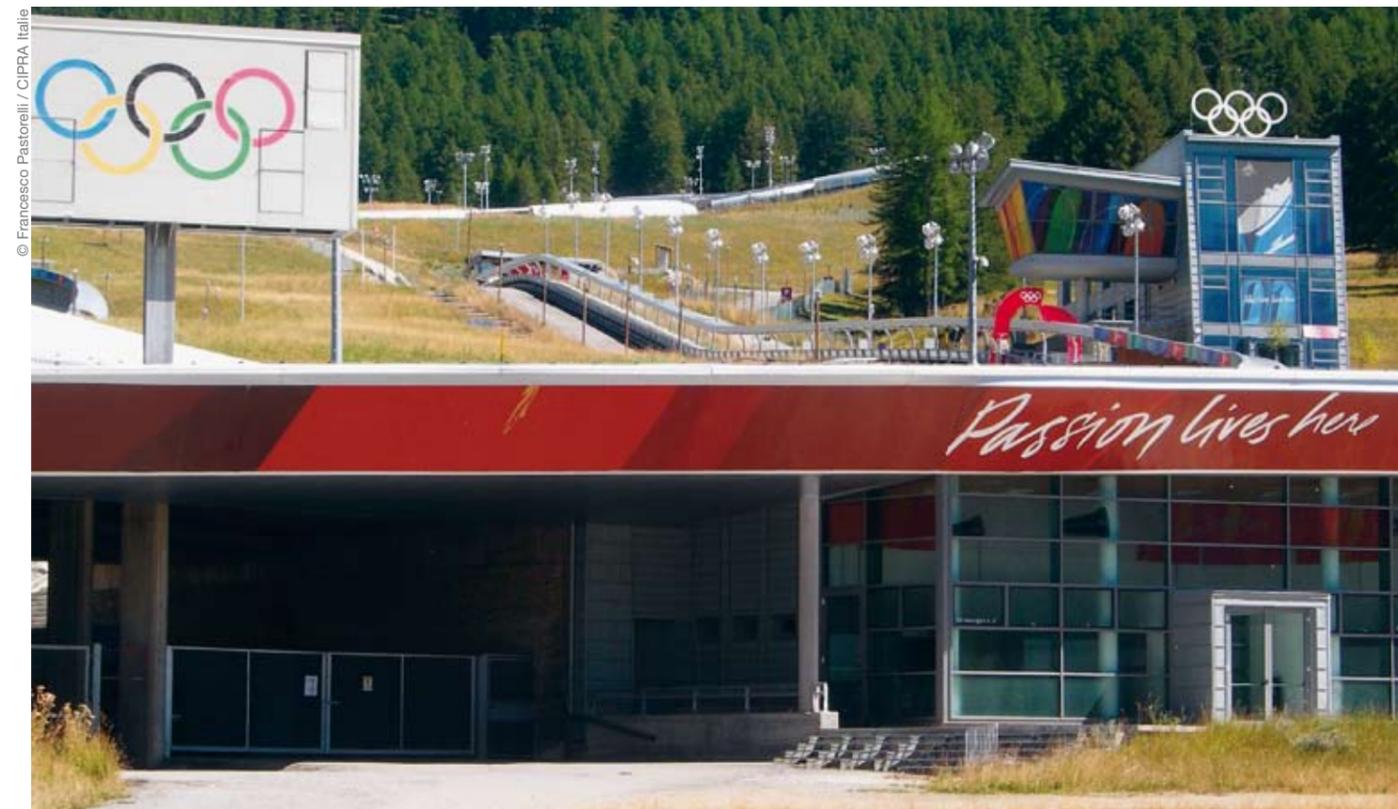
Par contre, cela ne s'applique pas aux complexes sportifs construits dans les localités de montagne. Les installations destinées aux compétitions de saut à skis ou de bobsleigh, disciplines sportives sans aucune tradition en Italie ni surtout dans les Alpes occidentales et pratiquées par très peu de sportifs, ne sont guère utilisées ou sont même livrées à la dégradation. Les énormes coûts d'exploitation grèvent lourdement les communes de montagne. Les communes ne pouvant assumer les coûts d'entretien, la démolition menace. Voilà le côté moins reluisant des Jeux olympiques.

Des millions pour des châteaux de sable

Les installations sportives sont des infrastructures qui ont coûté et continueront à coûter beaucoup d'argent. Les tremplins de saut à skis ont coûté à eux seuls 35 millions d'euros. La piste de bob pèse 60 millions dans le budget. Son entretien engloutit annuellement 1,6 à 2,2 millions d'euros. Les frais entraînés par la dégradation de l'environnement ne sont pas inclus.



Après l'effervescence, le désenchantement : l'entretien des tremplins coûte chaque année 1,6 million d'euros.



La passion a quitté les lieux : la piste de bobsleigh n'est pratiquement plus utilisée depuis les Jeux.

Quant à l'exploitation des stades de glace à Torre Pellice et Pignerol, deux localités situées à l'entrée des vallées de Suse et de Chisone, elle est tout sauf rentable depuis les Jeux olympiques. Sans parler de l'installation de tir du biathlon. Celle-ci a coûté 25 millions d'euros et sommeille désormais tranquillement sous une couverture de neige. La piste de ski de fond, 20 millions d'euros, n'a plus vu de compétition officielle depuis longtemps ; elle sert aujourd'hui de simple piste de fond pour les touristes. Les vallées qui, avec la ville de Turin, étaient sites organisateurs des Jeux, ont évidemment profité de l'amélioration du réseau routier. Certaines des mesures étaient urgentes et nécessaires de toute façon. Mais dans l'ensemble, l'offre de transports en commun dans les vallées ne s'est pas améliorée. Les localités des vallées de Suse et de Chisone restent très difficiles à atteindre avec les transports en commun, bien qu'il ait été prouvé pendant les deux semaines des JO qu'un système de transports publics pouvait être efficace même dans les montagnes. Mais, comme chacun sait, lors de ces grandes manifestations tout fonctionne parfaitement tant que le monde regarde. Dès que le rideau tombe, que les caméras de télévision s'arrêtent, que les athlètes et les journalistes sont repartis, tout redevient comme avant. Et personne ne parle des centaines de millions d'euros partis comme châteaux de sable, ni des dysfonctionnements que les régions ont endurés pendant les années de travaux de construction.

Francesco Pastorelli
Directeur CIPRA Italie

Mauvais bilan pour Albertville

Que reste-t-il des Jeux olympiques d'hiver 1992 à Albertville ? Côté négatif, on retiendra le déficit de 42,7 millions d'euros et des infrastructures plus ou moins utilisées. 75 % des dettes d'Albertville ont été payées par l'État, et 25 % par le Département de la Savoie. Le Comité International Olympique, qui s'est assuré par contrats de ne pas être déficitaire, a gardé la moitié des recettes fournies par les sponsors et les redevances télé sans qu'on ait des informations sur la marge restante. De plus, un prêt de 58,84 millions, non remboursé, a été consenti par l'État au Comité d'organisation. Pour les communes, Brides-les-Bains a été en état de faillite en partie à cause de la télécabine dont l'exploitation n'était pas rentable, et Albertville a enregistré un déficit de 4,73 millions. Il faut aussi prendre en compte l'entretien des installations déficitaires comme le tremplin de ski de Courchevel – 200 000 euros par année – ou la piste de bob de La Plagne.

Patrick Le Vaguerèse
Président CIPRA France

Entretien avec Hermann Knoflacher

« Ralentir pour que le cerveau suive »

Dans l'espace alpin, on ne cesse de réaménager les routes et d'en construire de nouvelles, alors que les problèmes de circulation pourraient être résolus plus facilement et à moindres frais. « Arrachons les chaussées », dit Hermann Knoflacher. L'expert autrichien en transports nous parle du virus automobile, des intérêts des banques et des Alpes, en lesquelles il voit une région modèle pour une politique des transports soutenable.

Monsieur Knoflacher, quelques très grands projets sont prévus dans les Alpes dans le domaine des transports, comme par exemple le tunnel de base du Brenner. Ce tunnel résout-il le problème du trafic de transit à travers les Alpes ?

Non, il est inutile. On ne peut pas compenser la lâcheté des politiques dans le domaine des transports et la bêtise des experts par des trous dans la montagne.

Qu'entendez-vous par « bêtise » ?

Ils créent un ensemble de conditions qui font augmenter la circulation. L'être humain adapte son comportement aux infrastructures. Si vous construisez de mauvaises infrastructures, ne vous étonnez pas du bruit, des gaz d'échappement, du morcellement du paysage et des accidents de la circulation.

Les tracés plus rapides et les tunnels ne rendent-ils pas le train plus attrayant ?

On voyageait autrefois plus vite qu'aujourd'hui et il y avait beaucoup plus de localités directement accessibles par le train.

Où est le problème, alors ?

Les transports en commun échouent pour des questions d'accès : les arrêts sont de moins en moins nombreux, ils sont difficiles à atteindre et l'alternative automobile est juste à notre porte. Il faut investir dans du matériel roulant, des indicateurs horaires, des nœuds de communication et des gares ferroviaires. Mais ça, on ne veut pas l'entendre parce qu'il est de l'intérêt des constructeurs de tunnels et des banques de réaliser des projets géants.

Qui a intérêt à cela ?

Tous ceux qui veulent faire circuler de grosses sommes d'argent, c'est-à-dire

l'industrie du bâtiment et les banques. Le tunnel de la vallée de l'Inn à proximité d'Innsbruck en est un exemple. Il s'agit là uniquement d'un transfert de masses monétaires gigantesques. Il serait possible de planifier les transports de manière plus simple et moins coûteuse. S'il y a un contrat pour la construction d'un tunnel, il y a des commissions. J'ai vu dans mon travail avec quelle rapidité les opinions des politiciens pouvaient changer après les contacts avec les banques et les lobbies du bâtiment.

Quel peut être l'ordre de grandeur de ces commissions ?

Quelques pour cent. Appliqués à des milliards, cela fait beaucoup. Contrairement à la Suisse où, en règle générale, l'argent doit être à la banque avant qu'un projet ne soit attribué, en Autriche, on engendre des dettes. Qui dit dettes, dit frais financiers. Etant donné les délais de remboursement à long terme, ces frais atteignent au moins la même somme que le projet lui-même.

Virologue de la mobilité et critique social

Hermann Knoflacher, expert en planification des transports, polarise l'attention avec des déclarations provocantes telles que « le virus automobile » qui, selon lui, régenterait notre société bien au-delà de notre simple comportement de mobilité. Pour ce septuagénaire, virologue de la mobilité, les piétons sont au centre des préoccupations. Il recommande d'arracher les chaussées, de mettre des obstacles et d'éliminer les parkings. Car une fois construites, les infrastructures modifient notre comportement de mobilité à long terme, estime le professeur de planification et de génie des transports de l'Université technique de Vienne/A.

Comment payons-nous ces dettes ?

Avec notre santé. Et chaque mètre carré supplémentaire que l'on bétonne est aussi une perte d'identité paysagère et culturelle. En outre, l'argent manque pour des secteurs importants tels que l'éducation. Le lobby du bâtiment est devenu si puissant qu'il détermine pratiquement tout ce qui est à faire.

Allons-nous percer les Alpes jusqu'à ce que nous soyons à court d'argent ?

Nous n'en avons déjà plus depuis longtemps et nous sommes endettés pour de nombreuses décennies. Les espoirs sont entretenus malheureusement aussi par des experts qui y gagnent fortement et rédigent des rapports totalement contestables, qu'ils vendent à la population avec l'aide des médias et des politiques.

Quelle politique des transports permettrait aux Alpes de se développer de manière soutenable ?

Autrement dit : tout nouveau pont, tunnel ou route augmente la circulation au lieu de diminuer les bouchons. Si on les construit malgré tout, cela tient aux intérêts financiers des banques, de l'industrie du bâtiment et des politiques, qui sont soutenus par les médias : « La vitesse est devenue un instrument de pouvoir, en particulier pour l'exploitation des gens et des ressources. » Les plus grands groupes de capitaux ont toujours profité des systèmes rapides. « Comme ces groupes font aussi l'opinion publique, il leur est facile d'influencer le système comme bon leur semble. » ■

On a besoin d'honnêteté et de spécialistes indépendants. Si l'on applique les connaissances actuelles sur les mécanismes de fonctionnement des transports, on n'a pas besoin de tous ces mégaprojets. Avec une gestion moderne et une politique des transports qualifiée, la capacité du système actuel suffit.

84 % des voyages de vacances dans les Alpes sont effectués en voiture privée. Le tourisme est-il encore possible sans routes bien aménagées ?

Evidemment. Si les acteurs du tourisme étaient astucieux, ils aménageraient les vallées sans routes. Cela améliore la qualité de vie dans les vallées et donne envie de réaliser quelque chose sur place. Les possibilités de travailler suivraient automatiquement. Sans voiture, les gens ont l'esprit plus mobile.

Le besoin de mobilité n'est-il pas un instinct naturel ?

Pourquoi sortir de la vallée si on trouve les mêmes conditions partout ? Ce sont les difficultés sur place qui créent le besoin de partir vers n'importe quel ailleurs. Par contre, on ne fera pas s'en aller quelqu'un d'heureux. Si le tourisme réussit à créer une telle atmosphère, on aura un potentiel imbattable : les êtres humains.

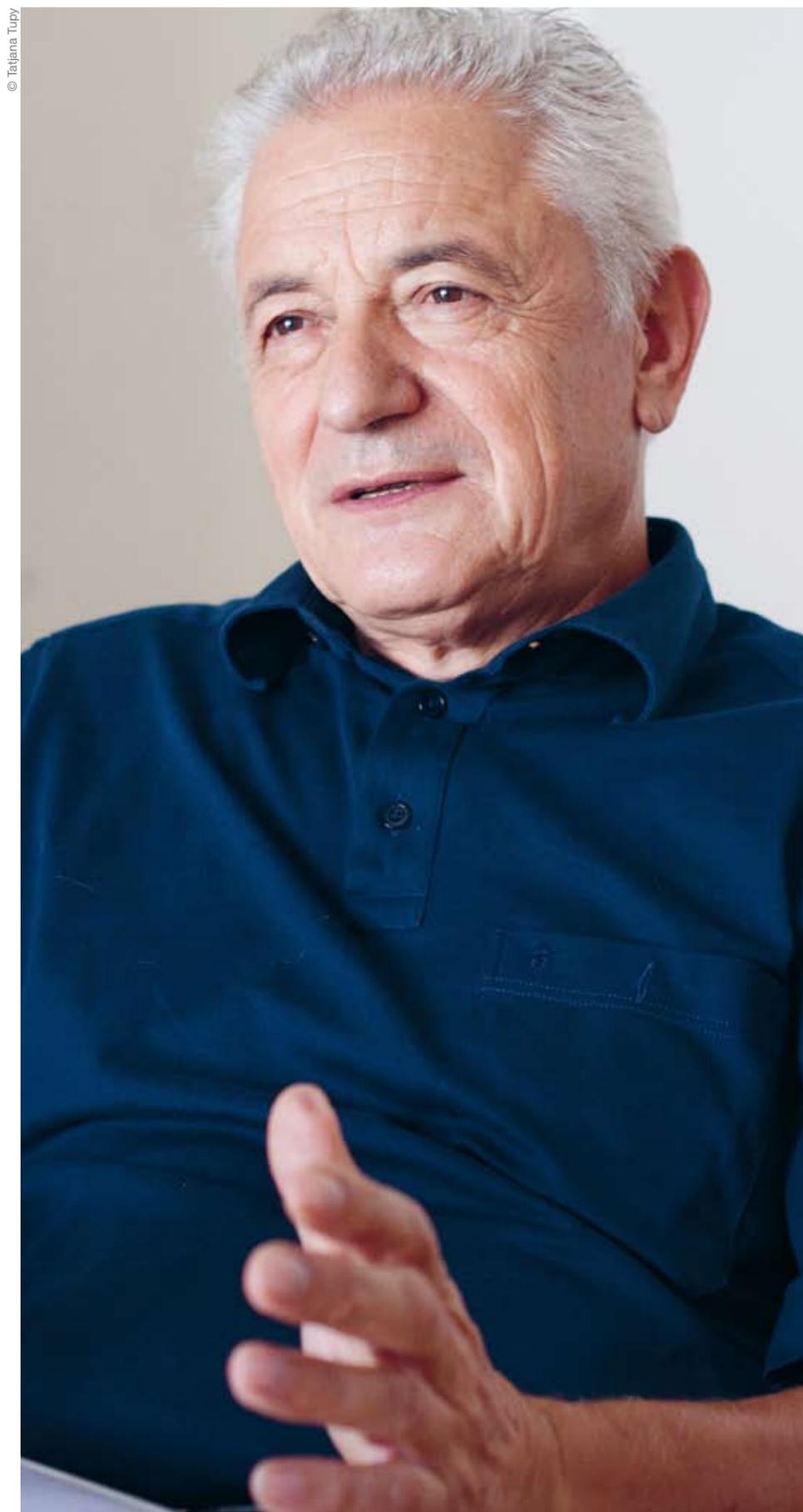
Dans ce cas-là, nous n'irons plus nulle part faire du tourisme.

Si, mais pas dans tous les sens, les oreilles bouchées, les yeux fixés sur la route.

Pourquoi les humains sont-ils tellement obnubilés par la voiture ?

La voiture compense mieux qu'aucun autre outil technique ce qui manque de plus en plus dans l'évolution de l'humanité : la marche debout. Il y a diminution de l'énergie corporelle nécessaire pour la mobilité physique, alors que cette énergie est vitale. Mais nous ne nous rendons pas compte de la consommation énorme de surface et des quantités incroyables d'énergie que la voiture engloutit. Quand le virus automobile nous tient, nous voyons le monde avec les yeux d'une voiture.

© Tatjana Turpy



Comment une voiture voit-elle le monde ?

Nous tolérons soudain que des véhicules soient stationnés dans l'espace public où devraient se dérouler normalement les contacts sociaux et économiques. Si quelqu'un pulvérise des substances cancérigènes ou qui modifient le patrimoine héréditaire, il est arrêté comme criminel. Par contre, un conducteur automobile émet ce genre de substances en masse, et nous trouvons cela totalement normal.

Comment allons-nous nous débarasser de ce virus ?

En empêchant le virus de se fixer sur la cellule. Le problème, ce sont les parkings : il faut que la voiture garée soit à une plus grande distance que le prochain arrêt de transports en commun.

Dans une ville, c'est assez facile. Mais dans un village de montagne ?

Les villages de montagne existaient avant la voiture. Les gens croient qu'il n'y a pas d'avenir sans voitures. Il n'y a pas d'avenir sans voitures ! La motorisation dans les villes diminue depuis des années. On s'est aperçu que c'était mieux sans voiture. Cela prendra plus longtemps à la campagne, mais des difficultés vont bientôt apparaître.

Quel genre de difficultés ?

Ça deviendra trop cher. La voiture englutit beaucoup d'argent et détourne le regard du proche vers le lointain. Les politiques en profitent et vont chercher des solutions ailleurs au lieu de les chercher là où les gens habitent. Les gens dépendent tellement des voitures qu'ils ont détruit tout ce qui existait auparavant dans le village : auberges, artisans, savoir-faire. Beaucoup de villages ne sont plus que des villages-dortoirs ou des sites touristiques. Les gens sont tous plus ou moins insatisfaits. Pour compenser, ils travaillent un jour de plus par semaine pour la voiture et vont se promener quelque part.

De nombreuses vallées alpines se dépeuplent de plus en plus. Grâce aux routes, il est possible de rester habiter sur place et de faire la navette.

Ce sont les routes qui causent le dépeuplement ! Si je relie une structure faible à une structure forte et que j'enlève la résistance qui les sépare, je saigne à blanc la petite structure au profit de la grande. On voit s'implanter aujourd'hui près des accès aux autoroutes de grandes entreprises internationales. Ce sont des parasites avides d'argent, qui n'ont plus aucun sens social.

Qu'est-ce que cela signifie pour la planification des transports ?

Un ensemble urbain doit voler de ses propres ailes. Il faut des emplois, des lieux pour faire ses courses et des écoles. Il y a forcément toujours des déplacements vers l'extérieur, pour lesquels on doit mettre en place des transports en commun. Mais seulement 5 à 10 % du trafic automobile actuel sont justifiés.

Est-ce qu'une hausse du prix de l'essence serait une solution ?

Ça n'a pas de sens de compenser de mauvaises structures par le prix. Le prix est secondaire. Il faudrait qu'on ne puisse plus aller nulle part en voiture. En 1990, le pont autoroutier près de Kufstein s'est effondré. Il n'y a pas eu de mégabouchon parce que les usagers ont pris le train ou sont restés à la maison.

Les Alpes sont un obstacle naturel à la circulation. Elles seraient donc, selon vous, une région modèle pour une politique des transports soutenable.

Absolument. Il faut seulement éliminer les erreurs des 50 dernières années. Cela va relativement vite : on fait circuler l'information suivante : « Les Alpes sont fermées au transit par la route », et le tour est joué. Les gens ne sont pas assez bêtes pour essayer de passer là où ça ne va pas.

Le lobby de la construction détermine pour l'essentiel ce qui se fait.

Cela signifie donc : circuler en voiture, oui, mais seulement pour aller dans les Alpes et pas pour le transit ?

Les Alpes doivent être accessibles, mais ne doivent pas être encombrées de voitures garées. Aujourd'hui, les gens dépensent des milliers d'euros pour faire du trekking au Népal parce qu'il n'y a pas de routes là-bas. Ils dépensent leur argent quand ils ont faim et soif, pas parce qu'il y a des routes.

Comment seront les Alpes en 2050 ?

Mieux qu'aujourd'hui, dans la mesure où nous parviendrons à les débarrasser des routes et des parkings inutiles. Les chaussées sont aujourd'hui si plates qu'on peut y poser une voie ferrée. Le train oblige les gens à se parler. Cela créerait de bons réseaux sociaux. Et le train apporte des emplois dans les vallées. Les Alpains étaient autrefois de solides gaillards qui exploitaient la nature avec sagesse et circonspection. Aujourd'hui, ils ont sombré derrière le volant. Nous devons ralentir pour que le cerveau suive. ■

Madeleine Rohrer
CIPRA International

L'autosuffisance énergétique est au goût du jour

Déclaration d'indépendance pour les Alpes

De plus en plus de territoires alpins se déclarent « région énergétique ». Ils ne veulent plus dépendre de l'importation d'énergies fossiles, veulent utiliser l'énergie avec économie et efficacité et couvrir leurs propres besoins autant que possible avec des énergies renouvelables. Comment un territoire peut-il y parvenir tout en relançant son économie ? C'est le sujet du compact CIPRA « Territoires autosuffisants en énergie ».



Bonne pour le climat et l'économie : l'autonomie énergétique renforce le développement régional soutenable.

L'autosuffisance énergétique est au cœur des préoccupations du moment. Ne plus dépendre des importations d'énergie : une vision qui exerce une puissante fascination sur de nombreux territoires. Partout dans les Alpes, on relève des initiatives allant dans cette direction. Le Land autrichien du Vorarlberg a décidé, par exemple, de devenir autosuffisant en énergie d'ici 2050. À la base de ces projets, il y a la volonté de couvrir les besoins en utilisant des sources d'énergie renouvelables locales, d'économiser l'énergie et de l'utiliser de manière plus performante. Si un territoire suit résolument ce chemin

vers l'autosuffisance énergétique, il transforme complètement son visage et ses structures au profit de sa propre économie, de la société et de l'environnement.

Pas contre la nature !

La plupart des territoires qui aspirent à l'autosuffisance énergétique se réfèrent à la soutenabilité dans ses trois dimensions : l'écologie, l'économie et le socioculturel. Concrètement, cependant, les aspects économiques et sociaux ont tendance à prédominer, tandis que l'écologie est plutôt traitée en parent pauvre. Cela devient problématique lorsque, par

exemple, la construction d'installations pour la production d'énergie donne lieu à des conflits d'objectifs avec la protection de la nature. Les centrales hydroélectriques qui affectent la continuité d'écoulement d'un cours d'eau, ou l'exploitation excessive du bois qui engendre des forêts monotones et pauvres en espèces, en sont deux exemples. Un territoire ne peut être qualifié de « soutenable » que si la protection de la nature et des paysages est suffisamment prise en considération.

Expérimenter à petite échelle, réaliser en grand

Dans son compact de 28 pages « Territoires autosuffisants en énergie » (voir encadré), la CIPRA présente diverses voies pour atteindre l'autonomie énergétique. Elle signale les pierres d'achoppement et présente des solutions possibles à l'aide d'exemples concrets. La publication de la CIPRA est aussi un encouragement : emprunter cette voie a du sens, est bon pour le climat, crée des emplois et stimule la création de richesse régionale. Ce faisant, la CIPRA a en tête une grande vision : l'autosuffisance énergétique pour les Alpes d'ici 2050 – avec tout ce que cela entraîne. ■

Andreas Götz
Directeur CIPRA International

Autosuffisance énergétique : processus, réseaux, exemples

La CIPRA a réuni les résultats du projet climatique cc.alps dans une série de dossiers thématiques intitulés « compacts ». Le compact CIPRA « Territoires autosuffisants en énergie » donne une vue d'ensemble de la situation dans les Alpes et formule les principales exigences à respecter dans ce domaine. Le compact explique la notion d'« autosuffisance énergétique » sous ses diverses acceptions et résume les arguments les plus fréquemment rencontrés en sa faveur. La publication décrit les processus, les réseaux et les structures à mettre en place pour atteindre l'autonomie énergétique et

présente des concepts énergétiques locaux. Elle recense également les facteurs de succès qui favorisent le développement de territoires autosuffisants en énergie. Enfin, des exemples de bonnes pratiques issus de l'espace alpin sont présentés : trois territoires ruraux, une initiative urbaine à Bolzano, et à plus grande échelle l'initiative du Vorarlberg. Ce compact a pu être rédigé en cinq langues grâce au soutien financier du ministère allemand de l'Environnement.

www.cipra.org/cc.alps-compacts



Hermann Knoflacher : « Toute nouvelle route engendre à long terme plus de circulation. »

ECONNECT

Les photos franchissent les frontières

Clic, clic, clic ! Econnect récompense les meilleures photos montrant des animaux et des plantes en train de surmonter des obstacles. Le concours photographique a pour thème l'importance des réseaux écologiques dans les Alpes, la fragmentation des habitats due aux obstacles créés par les humains, et les stratégies de la flore et de la faune pour contourner les murs, les routes et les zones urbaines. Les douze photos les plus créatives et les plus originales seront présentées lors de la conférence de clôture du projet ECONNECT de l'Union européenne, et imprimées sous forme de calendrier. Les photographes peuvent gagner entre autres un week-end dans la région de Berchtesgaden-Salzburg et dans les Alpes maritimes italiennes. La date limite d'envoi est le 15 janvier.

www.flickr.com/groups/econnect
www.econnectproject.eu/contest.php



Concours photographique : saisir en image comment les animaux et les plantes surmontent les barrières.

CIPRA Autriche

Les 20 ans de la Convention alpine

Où en est la mise en œuvre juridique et pratique de la Convention alpine ? CIPRA Autriche a fait un bilan lors de sa dernière conférence annuelle. Analyses et perspectives sont disponibles dans un document de 80 pages, qui présente la Convention alpine dans le contexte du droit national, communautaire et international, discute de la mise en œuvre de certains protocoles d'application et des instruments existants pour l'exécution du traité international, et passe en revue l'application de la Convention alpine dans les autres États. Les actes de la conférence « La Convention alpine et sa mise en œuvre juridique en Autriche – situation 2009 » sont disponibles au prix de 6,50 euros auprès de CIPRA Autriche.

[www.cipra.org/de/CIPRA/cipra-oesterreich\(de\)](http://www.cipra.org/de/CIPRA/cipra-oesterreich(de))

CIPRA International

alpMedia a 25 000 abonné-e-s

AlpMedia, le bulletin d'information de la CIPRA est très apprécié : il est lu, commenté et repris dans d'autres médias. A la fin de l'été, il atteignait les 25 000 abonné-e-s. C'est en 2002, année internationale de la montagne, qu'il fut envoyé pour la première fois à 1700 personnes.

Cette newsletter alpine donne toutes les trois semaines des nouvelles des sept États alpins en français, en italien, en allemand et en slovène. Quatre fois par an, les nouvelles les plus importantes sont aussi données en anglais. Elle a pour thèmes ce qui fait bouger les Alpes : politique de l'environnement et des transports, politique économique, sociale et culturelle. Outre les annonces de manifestations, on retrouve à chaque fois dans « Oh... » une petite histoire qui fait sourire. L'équipe de la newsletter est animée par la géographe suisse Anita Wyss.

www.cipra.org/alpmedia

Continuum écologique

Mettre des habitats en réseau – comment faire ?

Les animaux se déplacent pour se nourrir, dormir, se reproduire, sans tenir compte des frontières des États ni de celles des espaces protégés. Il faut donc mettre en place des passages protégés pour la flore et la faune, des « corridors écologiques ». Mais comment les aménager ? L'« Initiative Continuum écologique », un programme mené conjointement par le Comité scientifique international pour la Recherche alpine ISCAR, le Réseau alpin des Espaces protégés ALPARC, le programme alpin du WWF et la CIPRA, donne à ce sujet des réponses concrètes dans des fiches d'information : chacun des onze thèmes abordés est traité en deux pages, expliquant comment, par exemple, un agriculteur, un forestier, un pêcheur peuvent réaliser ce genre de passages protégés. Des exemples de corridors écologiques réussis montrent ce qu'on peut faire, entre autres, dans le tourisme, les transports et l'aménagement du territoire. Un rapport très complet est également paru récemment sur la mise en œuvre des réseaux écologiques dans les Alpes. Les fiches d'information publiées en français, en allemand et en italien et le rapport de fond rédigé en anglais avec la collaboration de la CIPRA sont disponibles sur le site du Continuum écologique.

[www.alpine-ecological-network.org\(en\)](http://www.alpine-ecological-network.org(en))

CIPRA

La CIPRA cherche des amis

58 ans, maîtrisant parfaitement cinq langues, tantôt un peu trop timide, tantôt trop bravache sur la scène politique, elle cherche des amis qui voudraient partager sa passion pour les Alpes. Elle a déjà trouvé le sens de la vie : protéger les Alpes et contribuer à leur développement soutenable. On peut faire sa connaissance sur Facebook où elle montre des films et des photos, raconte des histoires singulières en provenance des Alpes, parle de son travail et invite à bavarder.

www.facebook.com/CIPRA.org

Convention alpine

La Suisse dit non aux protocoles

Le parlement suisse a rejeté la ratification des protocoles d'application de la Convention alpine – après presque dix ans de tergiversations politiques. Ce qui avait été accepté par les parlements allemand et autrichien sans aucune opposition est considéré en Suisse comme un obstacle au développement économique : pour coopérer avec les autres États alpins, les opposants estiment qu'il suffit d'être partie contractante de la Convention alpine.

La Convention alpine agit sous l'impulsion de la CIPRA pour garantir le développement équilibré de la société, de l'économie et de la nature dans le territoire fragile des Alpes. Ce traité international est complété par des protocoles d'application qui couvrent les thèmes des transports, de l'énergie, de l'aménagement du territoire, de l'agriculture, de la protection de la nature, des forêts de montagne, du tourisme, de la protection des sols et du règlement des différends. La Suisse a certes été impliquée dans l'élaboration du traité et des protocoles, mais son adhésion tardive à la Convention en 1999 la place en position de lanterne rouge aux côtés de l'Italie. A partir de 2011, la Suisse assumera la présidence de la Convention alpine.

www.cipra.org/fr/alpenkonvention

Ville des Alpes

Nouveau comité directeur

L'association « Ville des Alpes de l'Année » a un nouveau comité directeur. Hubert Buhl, maire de Sonthofen/D, a été élu président par l'assemblée générale des membres le 5 septembre à Belluno/I. Il mènera les destinées de l'association pour les deux années à venir, avec le soutien de la Française Colette Patron, de Gap, qui l'a précédé comme présidente de 2002 à 2010. Le conseil compte un nouveau membre : Patrizia Trincolato, conseillère municipale italienne chargée de l'environnement et de la culture à Bolzano.

www.villedesalpes.org

Protection des Alpes : voyons grand !

En tant que directeur d'une grande organisation faitière multinationale comptant 100 organisations membres dans sept pays, je suis tout de même un homme important et puissant. Ce qui est bête, c'est que personne ne le sait. Pourquoi ? Parce que moi qui suis aux commandes, j'ai jusqu'à présent été beaucoup trop discret. Il faut se construire un monument pour que les gens pensent à vous avec admiration et qu'ils continuent à le faire dans quelques centaines d'années. Napoléon s'est offert Paris, le pape Saint-Pierre et Berlusconi s'inscrivent dans les livres d'histoire avec un pont gigantesque vers Messine. C'est comme ça qu'on fait. Comme je suis quelqu'un qui se soucie de l'environnement, je peux difficilement mettre quelque chose en béton ou en pierre. Il faut que ça ait l'air tout de même un peu soutenable.

J'ai de grands projets pour la vallée du Rhin alpin : je boucle la vallée par un barrage ! De là où je suis, au siège de la CIPRA et au centre des Alpes, ma vision s'étend sur tous les pays alpins. Dans le nouveau lac, le plus grand des Alpes, il y a beaucoup de place pour des éoliennes offshore, des turbines et des galeries souterraines qui conduisent l'eau directement jusqu'à la mer à Rotterdam, conjurant ainsi le risque d'inondations du Rhin en aval en période de réchauffement climatique. Sur les montagnes tout autour, des installations photovoltaïques et des panneaux solaires. Un exploit d'ingénierie et une prouesse de clairvoyance politique ! Nous produisons tellement de courant par an qu'Angela Merkel, avec sa prolongation timorée des centrales nucléaires allemandes, se pâme de jalousie. Et les quelques centaines de milliers d'habitants de la vallée ? Ils se retirent sur les pentes abruptes des montagnes comme autrefois les libres Walsers. Toute grande idée a besoin de quelques victimes.

Tout cela devient une attraction que l'on vient voir de partout ! Les navetteurs et les touristes innombrables traversent dorénavant la vallée du Rhin alpin en pédalo, en planche à voile et en canoë. Gratuitement, bien sûr : répartition modale et mobilité soutenable doivent tout de même être subventionnées de manière exemplaire. Voilà ce qu'on appelle « penser grand », voilà du méga et surtout de l'écolo ! Entre-temps, j'ai abandonné l'idée de construire un tunnel ferroviaire pour les trains internationaux sous la vallée du Rhin alpin, sur le modèle de l'eurotunnel. Un train à sustentation magnétique au-dessus du lac serait plus approprié. Car les voyageurs veulent certainement voir mes éoliennes et mes capteurs solaires. On pourrait faire tant de grandes choses pour la protection des Alpes !

Andreas Götz
Directeur CIPRA International

© Michael Zanghellini



Bande-annonce Alpenscène n° 95



Les 20 ans de la Convention alpine

En 2011, la Convention alpine aura 20 ans. L'occasion pour la CIPRA, qui a participé à la naissance et à l'élaboration de ce traité international, de poser des questions critiques. L'engagement en valait-il la peine ? Comment rendre la Convention plus proche des populations ? Quelle est sa contribution pour l'avenir ? Dans de nombreux États alpins, le traité n'est pas actuellement au sommet de la liste des priorités, et même l'Union européenne semble avoir autre chose à faire. Il est certain que la Convention alpine a transformé la perception des Alpes, qu'elle a fait naître et exister des réseaux et déclenché des coopérations à l'échelle alpine. Est-elle encore un outil performant pour le développement soutenable dans les Alpes ? Cela dépend largement des acteurs impliqués. **Parution en février 2011.**