



Une étude du Parlement européen constate de nombreuses lacunes dans le projet ferroviaire Lyon-Turin. © erysipel / pixelio.de

Critiques de Bruxelles pour la politique alpine des transports

Stratégie court-termiste, insuffisante, incohérente : une étude réalisée récemment pour le compte du Parlement européen remet en question les politiques et les projets de transfert du transport des marchandises de la route vers le rail. Pourquoi le soutien européen au « Lyon-Turin » s'effrite et pourquoi le peuple suisse a le dernier mot.

La commission Transports du Parlement européen a examiné début novembre une étude actualisée sur les projets européens de RTE-T, à savoir les grands axes de transport qui doivent relier l'Europe. Le document se penche entre autres sur le projet de ligne ferroviaire entre Lyon/F et Turin/I, qui prévoit la construction d'un tunnel de base, et examine également celui du Gothard en Suisse.

De nombreux points d'interrogation pour le « Lyon-Turin »

La conclusion de l'étude sur la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin est très mitigée. Elle souligne notamment que des étapes importantes de la planification d'un tel grand projet ont été court-circuitées : il n'y a pas eu d'étude comparative des coûts et bénéfices d'autres solutions et les études d'impact sur l'environnement n'ont pas été menées conformément aux directives européennes. La première analyse coûts-bénéfices accessible au public n'a été réalisée par les promoteurs qu'en 2012, soit 20 ans après le début de la planification des travaux. On ne dispose toujours pas actuellement d'une analyse financière pour la phase d'exploitation. La transparence et la participation du public sont lacunaires. L'étude remet également en question le bien-fondé de la nouvelle ligne et indique que les projections annonçant une augmentation de la quantité de marchandises transportées sur ce trajet ne sont pas exactes. Elle souligne par ailleurs que les capacités de la ligne existante sont encore suffisantes pour les 20 prochaines années. La Commission européenne ne veut désormais plus financer le projet dans son ensemble, mais le financer par étapes. Michael Cramer, président de la commission Transports du Parlement européen, identifie dans cette réaction un premier désengagement vis-à-vis du projet.

Fréjus et Gothard : les tunnels routiers nuisent au rail

Le tunnel ferroviaire « Lyon-Turin » est aussi remis en question par les auteurs de l'étude, suite à la mise en chantier de nouveaux tunnels routiers par la France, l'Italie et la Suisse. Les nouvelles lignes ferroviaires très dispendieuses risquent ainsi de rester inutilisées. Cette préoccupation est partagée par une large alliance regroupant plus de 40 organisations suisses. Le tunnel de base du Gothard, qui aura coûté 12 milliards de francs suisses, sera ouvert au trafic ferroviaire en 2016. Parallèlement, le gouvernement et le Parlement veulent construire un deuxième tube pour le tunnel routier existant, afin de réaliser les travaux de réparation nécessaires. Les politiques promettent que par la suite, une seule voie sera ouverte au trafic dans chaque tube, mais aujourd'hui déjà, la bande d'arrêt d'urgence est transformée en deuxième voie sur certains tronçons en cas de besoin. Actuellement, des signatures sont recueillies pour lancer un référendum contre la construction d'un deuxième tube. Les électeurs suisses pourraient se prononcer dès juin 2015 pour une politique des transports cohérente : en 1994, les Suisses avaient déjà ancré la limitation du trafic de transit dans la Constitution, avec l'ajout d'un article sur la protection des Alpes.

La décision d'ouvrir le deuxième tube du tunnel du Fréjus aux poids-lourds a en revanche déjà été prise ; cela a été confirmé au cours de la Conférence Franco-italienne de décembre 2012 à Lyon.

Les pays alpins doivent avancer dans le même sens

Selon l'étude du Parlement européen, le doublement du tunnel du Fréjus va à l'encontre du projet de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin et de la politique climatique commune. Tous les projets routiers qui facilitent le passage des camions et les projets ferroviaires qui ne bénéficient pas d'un appui politique devraient donc être abandonnés, selon les auteurs de l'étude. On a besoin d'une politique cohérente et d'incitations financières pour le transfert du trafic vers le rail dans l'ensemble des Alpes. La première priorité devrait donc être la mise en place de conditions-cadres à l'échelle du massif, visant à assurer un report effectif et rapide du transport des marchandises de la route vers le rail.

Source et informations complémentaires : http://www.alpeninitiative.ch/nein-2te-roehre/medien/medieninfos/141007_pk.html,
<http://www.karimadelli.com/index.php?rub=medias&pg=dans-la-presse&spg=&act=afp-bruxelles-juge-surdimensionne-le-projet-de-tgv-lyon-turin>, <http://www.cipra.org/en/publications/update-on-investments-in-large-ten-t-projects-study-provisional-version> (en, de),
<http://www.elysee.fr/communiqués-de-presse/article/sommet-franco-italien-3/>,
<http://www.acac73.org/2014/11/fin-du-creusement-du-deuxieme-tube-du-tunnel-routier-du-frejus-une-victoire-pour-la-predominance-du-traffic-poids-lourds-dans-les-alp>

Point de vue



Federica Corrado est présidente de CIPRA Italie. © CIPRA

La protection des Alpes est portée par les Hommes

La diversité des Alpes représente à la fois un défi et un énorme potentiel. Pour Federica Corrado, présidente de CIPRA Italie, il incombe maintenant à la nouvelle présidence allemande de la Convention alpine de valoriser cette diversité.

Les Alpes se situent aujourd'hui plus que jamais au cœur d'une dynamique de développement territorial qui s'exerce à plusieurs niveaux – stratégie macrorégionale, Convention alpine ou initiatives et projets locaux, qui évoluent à vitesse variable. Mais pour toutes les régions des Alpes, l'objectif et l'enjeu restent la cohésion territoriale et la compétitivité.

Les régions enclavées inventent de nouveaux modèles de vie ; de nouvelles formes d'agriculture sont expérimentées dans les vallées alpines et de vieux métiers artisanaux reprennent vie. Les métropoles prennent des mesures pour réduire les émissions de CO₂ et pour encourager les logements sociaux, à l'instar des villes situées en dehors des Alpes.

Partant de ce constat, l'Italie a constitué pendant sa présidence de la Convention alpine, de 2012 à 2014, des groupes ad hoc qui ont travaillé sur l'atténuation de la fracture numérique, le changement démographique, l'immigration dans les territoires de montagne, le développement de nouvelles formes de tourisme et le rôle des sites du patrimoine mondial de l'Unesco, pour ne citer que quelques-unes des thématiques abordées. L'idée centrale étant celle d'une région de montagne habitée, vue pas ses populations et les réseaux concernés : une démarche devenue aujourd'hui encore plus nécessaire qu'autrefois, dans le contexte de la mise en place d'une stratégie macrorégionale pour les Alpes.

Il incombe maintenant à la nouvelle présidence allemande de la Convention alpine de veiller plus que jamais à ce que les textes de la Convention soient appliqués. Lorsqu'on parle de qualité de vie dans les Alpes, il faut être conscient des spécificités de chaque territoire. La déclaration « Population et culture » de la Convention alpine peut être relue dans ce sens, comme l'a suggéré CIPRA Italie le 20 novembre 2014 à Turin/I, dans le cadre d'un séminaire organisé lors de la Conférence alpine. Cela a permis de souligner l'importance de rechercher dans les Alpes des formes de prospérité basées sur

une moindre consommation des ressources, et de renforcer la culture alpine.

Cette conscience de sa propre identité est une condition nécessaire pour favoriser le dialogue avec les territoires extra-alpins, tel qu'il est prévu dans le cadre de la stratégie macrorégionale, mais aussi entre temps dans certaines législations nationales. Ce large dialogue doit permettre de créer les conditions nécessaires pour encourager des formes de vie et d'économie sobres dans les Alpes : pour que les Alpes de l'avenir soient créatives, vivantes et innovantes, et pour qu'elles puissent montrer la voie à d'autres territoires.

Nouvelles de la CIPRA



Des participants à la Conférence annuelle de la CIPRA discutent sur le thème « Bien vivre dans les Alpes ». © Antoine Berger

La CIPRA présente des pionniers de la vie durable

Vivre et travailler en utilisant moins de ressources exige de nouveaux modes de pensée et d'action, au-delà des limites sectorielles et du consumérisme. Telle est la conclusion de la conférence annuelle de la CIPRA à Annecy/F.

Le changement vers une démarche de gestion plus consciente des ressources précieuses des Alpes peut intervenir dans tous les domaines de la vie. C'est ce qu'a montré la CIPRA pendant sa conférence annuelle intitulée « Bien vivre dans les Alpes ! », qui s'est tenue du 13 au 15 novembre 2014 à Annecy. Des nouveaux modèles économiques comme l'économie partagée, qui mise sur l'innovation sociale au lieu du modèle traditionnel de la croissance illimitée, au rôle de l'aménagement du territoire dans la définition d'espaces de vie viables pour l'avenir, l'enjeu est de développer de nouvelles valeurs sociétales et de les mettre en œuvre.

De tels changements en profondeur nous semblent souvent trop complexes. Nous avons besoin d'exemples qui illustrent clairement le champ des possibilités ouvertes par les nouveaux styles de vie orientés sur le bien commun. La conférence annuelle a donc invité des pionniers présenter des solutions alternatives pour encourager le changement. L'un de ces pionniers est Michil Costa, hôtelier du Tyrol du Sud/l, qui dirige son entreprise selon les principes de l'économie du bien commun. Sa profession de foi : « Nous devons apprendre à penser aux dimensions de la montagne - à long terme ». Pour lui, cela signifie travailler en se basant sur la coopération, la participation démocratique et l'équité, et en respectant les limites de la nature. Le succès de l'entreprise ne se mesure pas seulement en chiffres, mais aussi dans le cadre d'un « bilan du bien commun » effectué régulièrement.

Les nombreuses idées développées par les 150 participantes et participants à la conférence pour un avenir durable dans les Alpes montrent la voie à suivre et constitueront une source d'inspiration pour la poursuite des réflexions sur cette thématique.

Informations complémentaires : <http://www.cipra.org/fr/cipra/nous-connaitre/conferences-annuelles/conference-annuelle-2014>



Katharina Conradin est la nouvelle présidente de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA). © Heinz Heiss

De nouveaux visages pour les Alpes

Katharina Conradin est la nouvelle présidente de CIPRA International. Trois délégations nationales ont aussi de nouveaux directeurs.

Les délégués de la CIPRA réunis en assemblée le 13 novembre 2014 à Annecy ont élu à l'unanimité Katharina Conradin à la présidence de CIPRA International. La Suisse de 33 ans succède à Dominik Siegrist qui a quitté sa fonction à la présidence de la CIPRA après 10 ans d'activité. Katharina Conradin est la première femme à diriger la CIPRA depuis la fondation de l'organisation en 1952. La géographe est bien ancrée dans l'organisation : elle est membre du comité directeur de CIPRA Suisse depuis 2011, et membre du Bureau de CIPRA International depuis 2013. Directrice de mountain wilderness Suisse, elle connaît l'organisation faitière du point de vue de ses organisations membres. Elle a reçu en 2014 le « Trophée des femmes » décerné par la fondation Yves Rocher pour son engagement dans le domaine de l'environnement.

Dominik Siegrist, président de CIPRA Suisse de 1998 à 2004, est devenu président de CIPRA International en 2004. Pendant son mandat, ce géographe de 57 ans s'est tout particulièrement attaché à entretenir les partenariats au sein et à l'extérieur de l'organisation.

Trois nouvelles personnes ont également été nommées en 2014 à la direction de délégations nationales de la CIPRA : Monika Gstöhl au Liechtenstein, Marc-Jérôme Hassid en France et Hans Weber en Suisse.

Source et informations complémentaires : <http://www.cipra.org/fr/communiqués/pour-la-continuite-et-le-changement>



Dans le cadre du projet YSAM, des jeunes et des élus expérimentent la participation de la jeunesse dans les communes. © CIPRA International

Désintérêt des jeunes pour la politique ? Connais pas !

L'implication des jeunes générations est l'une des conditions du développement durable. Avec le projet YSAM, la CIPRA aide des jeunes qui veulent exercer des responsabilités au niveau de leur commune à s'engager dans des activités qui leur tiennent à cœur.

Le projet YSAM (« Youth Shaping Alpine Municipalities ») réunit entre mai 2014 et octobre 2015 des jeunes, des élus et des responsables jeunesse de sept communes alpines. Tous les acteurs du projet ont fait jusqu'à présent des expériences très diverses en matière de processus de participation. Les jeunes de chaque commune ont dans un premier temps tourné eux-mêmes des vidéos pour présenter leur vie dans leur commune, et montrer dans quelle mesure ils peuvent participer aux processus de décision.

Dans un deuxième temps, les participants au projet se rendent visite mutuellement pour profiter des expériences des autres et tirer les leçons des écueils rencontrés. Les jeunes qui accueillent les délégués d'autres communes explorent avec leurs visiteurs la capacité de leur commune à affronter l'avenir, et développent des idées pour leurs propres projets. Vers la fin du projet, ils mettront eux-mêmes en œuvre une thématique concrète dans leur commune. Dans le cadre de ce processus

participatif, les adultes délèguent aux jeunes une partie de leur pouvoir et en tirent eux-mêmes un avantage : lorsque des jeunes très motivés sont pris au sérieux par la politique, la relève politique est assurée – une préoccupation dans de nombreuses communes alpines.

YSAM est un projet de l'association « Ville des Alpes de l'Année ». La CIPRA apporte son soutien technique au projet. Le projet est cofinancé par le programme européen « Jeunesse en action » et la Fondation Heidehof.

Source et informations complémentaires : <http://www.alpenstaedte.org/fr/projets/ysam/ysam-1>

Nouvelles des Alpes



Une révision de la législation facilite la construction de nouvelles centrales hydrauliques au Tyrol et affaiblit la protection de la nature. © hawik / pixelio.de

La transition énergétique au détriment de l'environnement

Une loi tyrolienne a été modifiée pour faciliter la construction de centrales hydrauliques. Les premiers projets sont déjà en cours de préparation. La nature est le grand perdant.

Il sera désormais plus simple de réaliser au Tyrol des projets de centrales hydrauliques qui s'inscrivent dans la transition énergétique. Le gouvernement du Land a approuvé une modification dans ce sens de la loi tyrolienne sur la protection de la nature. En même temps, le ministre de l'Environnement Andrä Rupprechter a reconnu l'intérêt fondamental présenté par la construction de grandes centrales sur plusieurs sites, en autorisant le plan-cadre soumis par la société d'exploitation Tiroler Wasserkraft AG pour l'Oberland tyrolien.

L'argumentation du Land : le Tyrol veut atteindre l'autosuffisance énergétique d'ici à 2050. Pour les associations environnementales, ces nouvelles installations entraîneront une dégradation des écosystèmes qui ne se justifie pas économiquement : le Land a déjà produit en 2012 plus d'énergie électrique qu'il n'en a consommé.

La révision de la Loi tyrolienne sur la protection de la nature sape les directives européennes existantes telles que la directive Oiseaux et la directive Habitats, affirme Barbara Goby de la Fédération autrichienne de l'environnement. Elle souligne que l'on a omis d'ancrer dans la loi la qualité de parti des ONG, comme l'exige la Convention d'Aarhus, et comme le souhaite aussi la Commission européenne. Les procédures liées à la protection de la nature peuvent faire comme par le passé l'objet d'un recours de la part du commissaire enquêteur, mais pas des représentants de la société civile. Le premier coup de pelle a déjà été donné pour une centrale transfrontalière sur l'Inn à la frontière austro-suisse.

Source et informations complémentaires : <http://www.umweltdachverband.at/presse/presse-detail/umweltdachverband-naturschutzgesetze-nicht-zur-beguenstigung-des-wasserkraftausbaus-missbrauchen/fb2ff6405bb8b7b9d24931c266b93623/> (de), <http://tirol.orf.at/news/stories/2678720/> (de), <http://www.tt.com/politik/landespolitik/9251487-91/landesregierung-verabschiedet-nouvelle-zum-naturschutzgesetz.csp?tab=article> (de)



Des passerelles et des plateformes spectaculaires détruisent la beauté de la montagne, accusent les associations environnementales. © Janusz Klosowski / pixelio.de

Des ponts qui ne mènent nulle part

La tendance à mettre en scène la montagne n'est pas neuve. Le paysage alpin voit se multiplier les installations qui n'ont d'autre sens que de satisfaire la soif de spectacle. Deux exemples venus de Suisse.

Ils ne franchissent pas de gorges et ne relient pas de villages: les deux ponts suspendus construits sur les sommets du domaine skiable du Glacier 3000 près de Gstaad et sur la crête du Schabell à Elm sont exclusivement des attractions pour touristes. Ces infrastructures construites en Suisse sont l'expression d'une véritable « course aux équipements » dans les pays alpins, et sont symptomatiques de l'actionnisme qui règne dans le domaine du tourisme.

Le « Peak Walk by Tissot » érigé par la station Glacier 3000 est un pont suspendu de 107 mètres de long qui relie le sommet du Scex Rouge au sommet inférieur. Les responsables espèrent que cette attraction va attirer les touristes asiatiques vers l'Oberland bernois. La situation est analogue sur la crête du Schabell, où l'on prévoit de construire une plate-forme panoramique sous le sommet et un sentier sur la crête, avec un pont suspendu de 45 mètres de long jeté au-dessus d'un col franchissable sans problème à pied. Plusieurs associations environnementales ont déposé un recours devant le tribunal administratif du canton de Glarus.

Des équipements analogues existent déjà dans d'autres sites des Alpes, par exemple en Autriche. La plate-forme panoramique du « Glocknerblick » sur le Stubnerkogel près de Gastein permet par exemple de contempler le précipice par une ouverture vitrée. Le « Skywalk » sur le Dachstein, une plate-forme en forme de balcon à 2700 mètres d'altitude, offre une vue panoramique sur les montagnes environnantes, et une vision plongeante sur la falaise verticale du **Hunerkogel**. Ces aménagements sont commercialisés comme des « symboles du paysage ». Or, ils sont installés la plupart du temps à des emplacements bien visibles – et dégradent précisément ce paysage qui attire les visiteurs dans les Alpes.

Source et informations complémentaires :

<http://mountainwilderness.ch/aktuell/einzelansicht/artikel/unsere-berge-brauchen-keine-geschmacksverstaerker/>, <http://mountainwilderness.ch/aktuell/einzelansicht/artikel/ausbau-des-schabellgrates-nicht-gesetzteskonform/>



Ulrich Eichelmann reçoit le Grand Prix Binding pour son engagement en faveur de la préservation des cours d'eau en Europe. © Klaus Schädler

Le prix Binding attribué à un cinéaste et activiste environnemental

Ulrich Eichelmann s'engage pour la préservation des derniers cours d'eau européens encore intacts, et a été récompensé pour son action par le 29^e prix Binding.

Les cours d'eau sont le thème de sa vie. Ulrich Eichelmann s'engage contre la destruction des derniers systèmes fluviaux intacts et contre les dégâts économiques qui y sont liés. « Il agace, il dérange. Il est tenace, pour ne pas dire têtue, il lutte inlassablement : c'est une formidable chance pour la nature, et un exemple à suivre pour tous ceux qui aiment la nature et qui ont besoin

d'elle », a souligné Georg Grabherr de la Fondation Binding dans son hommage au lauréat lors de la remise du prix à Vaduz/LI.

Le prix doté de 50 000 francs suisses est l'un des principaux prix européens pour la protection de l'environnement et de la nature. Il est attribué depuis 1986 à des personnes ou des organisations qui ont fait preuve de mérites exceptionnels dans le domaine de la protection de la nature et de l'environnement. Parallèlement au Grand Prix Binding, la Fondation attribue également trois autres prix dotés de 10 000 francs chacun. Cette année, ces prix ont récompensé des projets coopératifs de longue haleine et des idées innovantes. Christel Schroeder s'engage déjà depuis plusieurs dizaines d'années pour les grands territoires protégés et les organismes d'éducation à l'environnement en Westphalie-Rhénanie du Nord/D. Karl Schefer, de la société Delinat, négociant en vins à Saint-Gall/CH, a reçu un prix pour son modèle commercial innovant qui contribue à la protection de la biodiversité dans les vignobles européens. Un troisième prix Binding a été attribué à la coopérative citoyenne de Triesen/FL et à l'administration municipale de Au/CH pour récompenser leurs projets respectueux de l'environnement en matière de gestion des terrains collectifs.

Source et informations complémentaires : www.binding.li/html/binding-preis1.html (de)



De nouveaux domaines skiables sont construits un peu partout dans les Alpes pour le tourisme d'hiver – sans tenir compte de la nature et des paysages. © Gesellschaft fuer oekologische Forschung

Un tourisme d'hiver obsolète dans les Alpes entières

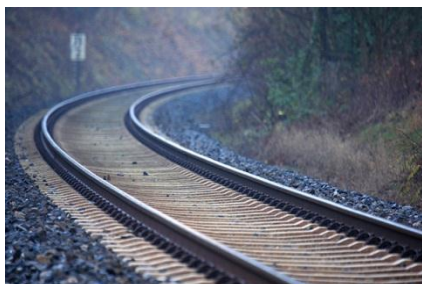
Malgré les températures en hausse et la rentabilité incertaine des installations de sports d'hiver, certaines régions des Alpes continuent de s'équiper. Qui va payer la facture ?

La commune de Bohinj veut construire à 1500 mètres d'altitude la première remontée de Slovénie exploitée toute l'année. Sur 150 hectares, le projet prévoit la construction de plusieurs installations sportives et de loisirs. Les initiateurs du projet, parmi lesquelles la deuxième société de remontées mondiale, espèrent obtenir un soutien financier de l'État slovène. Tout près de là, la station de ski de Koblja est en difficulté.

Le projet a été approuvé en août 2014 par le ministère, alors qu'il reste encore de nombreuses questions en suspens. Qu'en est-il des perspectives économiques ? Une station de ski de cette envergure à cette altitude est-elle viable à l'avenir avec la hausse des températures ?

De l'autre côté des Alpes, dans la Vallée d'Aoste en Italie, la construction d'un nouveau domaine skiable destiné à relier les stations du Mont Rose et du Cervin est aussi en projet. Cette nouvelle station dégraderait un paysage encore intact. Des associations environnementales italiennes réclament d'autres modèles de développement territoriaux et des alternatives à la monoculture du ski alpin. La rentabilité du projet est également remise en question : la liaison entre les domaines skiables coûterait 65 millions d'euros, alors que l'une des entreprises du consortium, Monterosa Ski, a déjà dû être subventionnée par la région pour pouvoir continuer à exploiter ses installations existantes. Parallèlement aux remontées, il faudra aussi construire de nouvelles infrastructures touristiques, comme des hôtels et des routes.

Source et informations complémentaires : CIPRA Italia, CIPRA Slovenija, Bohinjske novice št. 9, <http://www.gore-ljudje.net/informacije/112115/> (sl), <http://www.24ur.com/novice/gospodarstvo/investitor-dobil-gradbeno-dovoljenje-najvecje-smucisce-v-sloveniji-naj-bi-zazivelo-ze-letos.html> (sl), <http://www.dislivelli.eu/blog/cime-bianche-no-sweet.html> (it), <http://www.loscarpone.cai.it/news/items/il-coordinamento-noi-nelle->



Les États alpins empruntent des voies différentes pour le transfert du transport des marchandises de la route vers le rail. © RainerSturm / pixelio.de

Transfert modal : un pas en avant, un pas en arrière

Les parlements régionaux du Tyrol, du Tyrol du Sud et du Trentin se prononcent pour l'introduction d'une bourse du transit alpin. En même temps, la France abandonne l'écotaxe pour le transport routier des marchandises. Deux exemples qui mettent en lumière les différences d'approches entre les États alpins.

Les parlements régionaux du Tyrol, du Tyrol du Sud et du Trentin réunis dans le cadre d'une séance commune en octobre 2014 ont décidé à l'unanimité l'introduction de la bourse du transit alpin. La balle est maintenant dans le camp des gouvernements de ces régions, auxquels il incombe de « renforcer les négociations en vue de l'introduction d'une bourse du transit alpin », et d'élaborer « un calendrier concret pour le lancement ». Les gouvernements régionaux ont jusqu'à 2020 pour concrétiser leurs actions. À partir de cette date, la bourse du transit alpin devra fonctionner, et le trafic de transit routier par le col du Brenner devra être réduit de moitié.

La France, en revanche, a repoussé *sine die* en octobre 2014 l'introduction de l'écotaxe. L'imposition du transport routier des marchandises selon le principe de l'utilisateur-payeur avait suscité de nombreuses protestations chez les transporteurs routiers. Des associations environnementales critiquent le retrait de cette mesure par le gouvernement, qu'elles qualifient de « capitulation » face au lobby des transports. Les incitations pour le transport du fret par le rail restent ainsi faibles.

Source et informations complémentaires : <http://us7.campaign-archive1.com/?u=e6d9acc3ede18c5c3c4597b17&id=3379e30d5c&e=bf965e2708>, <http://www.meinbezirk.at/fuegen/chronik/alpentransitboerse-auf-schiene-d1138433.html> (de), <http://www.cipra.org/de/publikationen/beschluss-dreierlandtag> (de/it)

Agenda

Stakeholder Conference of the EU Strategy for the Alpine Region, 01.-02.12.2014, Milano/IT, Organisation : European Commission. [En savoir plus...](#)

Impacts du changement climatique sur les dynamiques des milieux montagnards, 01.12.2014. [En savoir plus...](#)

Conférence Smart City, 03.12.2014, Basel/CH . [En savoir plus...](#)

French INTERREG seminar, 12.01.2015, Lyon/FR, Organisation : Région Rhône Alpes. [En savoir plus...](#)

Colloque "Entreprise et biodiversité : tous concernés", 18.12.2014, Paris/Fr . [En savoir plus...](#)

Oh!...

... les tunnels sont aux Alpes ce que l'*amen* est à l'église. De tous temps, les populations des Alpes et autour des Alpes ont creusé des galeries dans la montagne pour arriver plus vite à l'autre bout, de façon plus sûre et plus confortable. Quelquefois aussi pour soumettre la nature. Ou pour ériger un monument à leur propre gloire. Et si l'on en croît les généreuses promesses des ingénieurs et des responsables politiques, la fin de la construction des tunnels n'est pas en vue. L'un après l'autre, les futurs plus longs tunnels du monde sont planifiés, percés à l'explosif et creusés : le tunnel de base du Gothard en 2016, le tunnel de base du Brenner un jour. En cette période d'euphorie, d'ouvrages audacieux et d'œuvres de pionniers, un « vrai » trou a été rouvert à la frontière franco-italienne, le « Buco di Viso » . Cette galerie située à plus de 2 800 mètres d'altitude a permis à partir de 1480 le passage des marchands et des mulets. Aujourd'hui, le tunnel le plus vieux des Alpes est emprunté par les randonneurs de la Via Alpina. Les tunnels d'aujourd'hui résisteront-ils aussi longtemps à l'usure du temps ?

Source et informations complémentaires : <http://www.montagna.tv/cms/68213/riapre-buco-di-viso-il-primato-traforo-alpino-della-storia> (it)