

En 20 ans, quel bilan pour la Convention alpine?

Le 03 août 2012 par Valéry Laramée de Tannenberg



Marco Onida fait la synthèse des intérêts en jeu

Secrétaire général de la Convention alpine depuis 2006, Marco Onida dresse un bilan mitigé de deux décennies de protection et de développement des Alpes.

La Convention fête son 20^e anniversaire, quel bilan en tirez-vous?

Il y a incontestablement du positif. La Convention alpine est le premier accord international à avoir instauré une coopération entre 8 pays de montagne^[1]. Ses concepteurs sont allés très loin. Le texte traite de sujets importants, nature, agriculture, aménagement du territoire, forêts, tourisme, énergie, sols, transports, qui ont par la suite été déclinés en protocoles spécifiques. Ainsi, la Convention a-t-elle contribué à apporter, voire renforcer, une identité commune à ces régions alpines qui ont des problèmes communs. Elle a aussi empêché la construction d'autoroutes de transit dans les zones alpines. Voilà pourquoi ce traité est considéré dans le monde entier et que d'autres régions montagnardes veulent s'en inspirer.

Du négatif aussi?

Bien sûr. Il y a eu une sorte de péché originel. Ce sont les capitales des Etats qui ont signé l'accord. Les régions, en charge de l'application du traité, se sont senti exclues de la Convention dès le début, à tort selon moi, et ce contexte de défiance des territoires nuit à l'implication de ces parties prenantes.

Les régions ne jouent pas le jeu?

Ce n'est pas aussi simple que cela. Dans certains pays, comme l'Autriche, où les relations entre l'Etat et les régions sont bonnes, la Convention est bien appliquée localement. Mais ce n'est pas toujours le cas en Italie ou en France, malgré l'implication personnelle de certains élus. Toutes les parties n'ont pas non plus les mêmes ambitions. Certains pays cherchent surtout à protéger leurs intérêts économiques, alors que d'autres veulent avant tout préserver leur patrimoine naturel. En France, en Suisse et en Italie par exemple, la présence d'industries dans les Alpes est soutenue par les autorités locales. En Autriche et en Allemagne, dans les zones dépeuplées, on cherche avant tout à protéger le patrimoine naturel.

Il y a aussi un conflit au niveau ministériel. La plupart des représentants des Etats signataires sont issus des ministères de l'environnement. La Convention est donc perçue, sur le terrain, comme un instrument porteur de nouvelles contraintes environnementales. Or nous intervenons aussi sur des thématiques culturelles ou de développement économique. Cette perspective «environnementaliste» contribue toutefois à faire avancer plus rapidement certains dossiers, comme ceux de la protection de la biodiversité, mais au détriment d'autres, tout aussi importants, liés au développement économique, comme dans le secteur énergétique par exemple.

Mais pour ne pas rester sur une note sombre, je dois aussi souligner qu'il y a eu des avancées concrètes, par exemple sur les transports.

Par exemple?

Certaines régions alpines ont beaucoup investi dans les transports publics. Dans le Haut-Adige (Italie), le réseau de train, de bus et de téléphériques constitue une réelle alternative à la voiture. En France, depuis que les régions ont la compétence du transport de voyageurs, les choses s'améliorent. Contrairement à ce que nous observons pour le fret de marchandises, qui reste l'apanage du camion. L'accident du tunnel du Mont Blanc[2] ne nous a rien appris.

Pourtant, de nouveaux tunnels ferroviaires transalpins sont en cours de construction...

Oui, bien sûr, il y a le tunnel du Brenner, qui devra relier l'Italie à l'Autriche, mais pas avant 2027. En d'autres termes, les pays membres de la Convention alpine ne prennent pas de mesures à effet immédiat, ce qui d'ailleurs ne serait pas si difficile.

A en croire les projections du Giec[3], le massif alpin devrait être plus touché par les conséquences des changements climatiques que l'Europe des plaines. Cela influe-t-il sur la politique des Etats signataires?

Tout le monde s'occupe des changements climatiques, mais personne ne veut prendre la moindre responsabilité dans l'immédiat. Les secteurs économiques directement concernés, comme les stations de ski de haute altitude, ne prennent pas assez au sérieux cette problématique. Les intérêts économiques sont souvent trop importants et seul compte le nombre de visiteurs.

[1] Signée le 7 novembre 1991, la Convention alpine lie les 8 pays de l'arc Alpin: Allemagne, Autriche, France, Italie, Liechtenstein, Monaco, Slovénie et Suisse, ainsi que l'Union européenne

[2] Le 24 mars 1999, l'incendie d'un camion frigorifique, dans le tunnel du Mont Blanc, cause la mort de 39 personnes.

[3] Giec: Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat