

2^{ème} Sommet du Mont-Dolent

Rencontre internationale Pays de Savoie - Valais - Vallée d'Aoste

Compte rendu du Colloque du 26 Novembre 2011



La montagne barrière et trait d'union Voix et voies alpines

Le 2^{ème} Sommet du Mont Dolent, colloque international organisé par le Mouvement valdôtain ALPE et le Mouvement région Savoie (MRS) s'est tenu à Gignod (Vallée d'Aoste, Italie) le samedi 26 novembre 2011.

Alors que diverses organisations s'efforcent déjà depuis longtemps de lever les barrières culturelles, économiques, environnementales et surtout mentales qui existent encore entre les Pays de Savoie, le Valais et la Vallée d'Aoste, le temps est venu pour que la montagne soit un trait d'union, pour faire avancer des projets transfrontaliers et, en particulier, dans le domaine du francoprovençal et des transports intra et transalpins.

Des intervenants de tous niveaux ayant une compétence affirmée dans ces domaines ont consacré une journée entière à informer, comparer et réfléchir ensemble sur les spécificités et les convergences de la gouvernance de leurs territoires

Sous le nom savant de francoprovençal, ou sous le nom commun de patois, ou encore sous celui d'arpitan, on désigne la même langue régionale commune aux trois territoires qui se rejoignent au Mont Dolent. Si son usage régresse, il demeure en Pays de Savoie, en Valais et surtout en Vallée d'Aoste des réseaux de résistance autour d'associations et de fondations. Un enseignement officiel devrait être créé en Vallée d'Aoste. A partir d'un état des lieux dans chaque territoire il a été possible d'envisager le renforcement apporté par un développement de la coopération transfrontalière.

L'utilisation des voies et des moyens de transports rencontre des difficultés croissantes en raison de l'augmentation du coût de l'énergie et de la pollution de l'air. Le relief et le climat propres à la montagne sont des facteurs aggravants qui rendent de plus en plus problématique la circulation des personnes et des marchandises dans les Alpes et à travers les Alpes. Les efforts entrepris localement et les grands projets européens ont été évoqués pour tenter d'arriver à une vision globale.

La poursuite du dialogue avec nos voisins transfrontaliers doit déboucher maintenant sur des projets concrets dans le cadre d'une réflexion politique ayant le souci des usagers.

Le 3^{ème} Sommet du Mont Dolent sera dès l'an prochain un rendez-vous incontournable des régionalistes savoyards avec leurs amis de Suisse voisine et de la Vallée d'Aoste pour évoquer ensemble de nouveaux projets.

Partenaires



www.e f a.org



www.r p s.info



Massif du Grand Combin

Vue du Hameau de Variney - Mont Emiliu

Intervenants

Allocution de Bienvenue

R. Farcoz, président de la Communauté de montagne du Grand Combin et Syndic de Gignod,
Albert Chatrian, vice-président du conseil régional VDA,
C. Perrin, président de l'ALPE,
M. Martinez Tomey, représentant l'ALE,
F. Coutin, représentant l'UEF,
N. Communod, président du MRS

Session Francoprovençal

Fabio Armand, étudiant en anthropologie, Université de Turin (VDA)
Alexis Bétemps, vice-président du CEF (VDA)
Bernard Bornet, ancien Président du gouvernement et du canton du Valais, Président de la Fondation pour le développement et la promotion du Francoprovençal
Florian Corradin, écrivain (VDA)
Christiane Dunoyer, enseignante, Docteur en anthropologie (VDA)
Anne-Marie Hautant, vice-présidente du conseiller régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
Alain Favre, enseignant-chercheur, Vice-président du MRS (Savoie)
Belkacem Lounès, conseiller régional Rhône-Alpes, Président de la Commission des Langues régionales
Jean-Baptiste Martin, universitaire, Conseiller Langues régionales de la région Rhône-Alpes
Nicole Margot, responsable associative (VD)
Iris Morandi, enseignante, professeur d'école de patois, membre du Bureau exécutif ALPE (VDA)
Carlo Perrin, ancien Président de la Région autonome Vallée d'Aoste, Président de l'ALPE
Marco Rey, agent touristique, alpiniste (Piémont)
Marcel Thürler, président des Patoisants fribourgeois et de Suisse romande
Eric Verney, enseignant-chercheur (Savoie)

Session Transports

Laurent Blondaz, universitaire, vice-président du MRS (Savoie)
Denis Bouchet, vice-président du Conseil Général de Haute-Savoie, Co-président de l'association Savoie-Mont Blanc
Eric Fournier, conseiller régional Rhône-Alpes, Maire de Chamonix
Robert Louvin, ancien Président de la Région autonome Vallée d'Aoste, Conseiller régional ALPE
Georges Mariétan, président de Chablais développement (VS)
Patrice Michaud, député de la Vallée du Grand-Saint Bernard au Parlement valaisan
Miguel Martinez Tomey, membre de la Chunta aragonesa (Espagne)
Jean-Yves Petit, vice-président du conseil régional PACA, délégué aux transports et éco-mobilité
Alain Pirat, membre du Conseil fédéral d'Europe Ecologie-Les Verts
Massimo Tamone, syndic d'Étroubles (VDA)

Séance plénière

Alain Favre, enseignant-chercheur, vice-président du MRS (Savoie)
Chantal Certan, enseignante, vice-syndic de Saint-Christophe, secrétaire de l'ALPE (VDA)
Noël Communod, conseiller régional Rhône-Alpes, Président du MRS (Savoie)
Carlo Perrin, ancien Président et ancien Sénateur de la Région autonome Vallée d'Aoste, président de l'ALPE
Alain Pirat, membre du Conseil fédéral d'Europe Ecologie-Les Verts (Savoie)

Personnalités invitées présentes

Monsieur Joël Baud-Grasset, vice-président du Conseil Général de Haute-Savoie en charge de la Culture
Monsieur Pascal Bridy, député au Parlement valaisan, membre du groupe parlementaire pour le francoprovençal
Monsieur Laurent Bürcher, député au Parlement valaisan, vice-président du groupe parlementaire pour le francoprovençal
Monsieur Mathias Reynard, député au Parlement valaisan, président du groupe parlementaire pour le francoprovençal

La voix et les voies du Mont Dolent

C'est par son caractère topographique unique que le Mont Dolent se distingue des autres sommets de la chaîne du Mont Blanc : il est le seul sommet des Alpes où se rejoignent les frontières de trois pays européens, la France, l'Italie et la Suisse. C'est la raison pour laquelle le Mont Dolent est devenu le symbole de la rencontre des trois territoires des Pays de Savoie, du Valais et de la Vallée d'Aoste, voisins aussi bien par leur histoire partagée que par leur actualité où ils connaissent des situations voisines et sont confrontés à des questions comparables.

Le 1er Sommet du Mont Dolent, en 2010, a fait le constat de la différence des régimes politiques et des institutions locales ; il a montré que, en raison même de cette différence, des solutions diversifiées avaient été trouvées aux problèmes voisins sinon identiques que posent la vie en montagne pour se loger et se déplacer.

En 2011, le 2ème Sommet est revenu sur les transports en montagne, sujet d'une actualité incontournable par l'augmentation rapide de leurs coûts économiques et environnementaux, en raison de l'utilisation massive des carburants fossiles. Un nouveau sujet a également été abordé, celui de la langue maternelle commune qu'est - ou a été - le « francoprovençal-patois-arpitan » pour la population autochtone des Pays de Savoie, du Valais et de la Vallée d'Aoste. Sujet d'actualité également, en raison des initiatives très récentes prises en Rhône-Alpes, en Valais et en Vallée d'Aoste pour en soutenir l'apprentissage et la diffusion.

Deux sujets bien distincts mais liés, et pas seulement par l'homophonie du thème « Voix et voies alpines ». Car c'est bien le long des voies de communication qu'a progressé la langue latine, portée par la voix des envahisseurs romains au contact des peuples celto-ligures et gaulois qui, en se l'appropriant, en firent une langue romane toujours parlée depuis deux mille ans, alors même que le latin ne l'est plus depuis bien longtemps. Francoprovençal et français, deux chances de mieux se comprendre de part et d'autre de ces trois frontières qui se rejoignent au Mont Dolent.

Pierre Ottin Pecchio, Secrétaire du MRS



Introduction du colloque

Riccardo Farcoz, syndic de Gignod, présente la Communauté de montagne du Grand Combin dont il est le président. Celle-ci réunit dix communes entre la vallée du Grand Saint Bernard, la Valpelline et le val de Bionaz et se trouve sur la plus ancienne voie de communication alpine qui a vu se succéder commerçants, pèlerins et militaires (le souvenir de Napoléon perdure dans les costumes du Carnaval). On y parle français et patois. Il existe trois compagnies théâtrales qui jouent des pièces en patois et il est possible de conduire la séance du Conseil de la communauté de montagne dans cette langue.

Ce lieu apparaît donc particulièrement adapté aux thèmes du second sommet du Mont Dolent et Monsieur Farcoz souligne l'intérêt du dialogue entre organisations transfrontalières et la nécessité de réfléchir aux problèmes de demain.

Carlo Perrin, président de l'ALPE présente son mouvement et les valeurs sur lesquelles il repose : Autonomie, Liberté, Participation, Ecologie. Il souligne les liens privilégiés qui unissent les participants et cite De Saussure « Je vois deux vallées où l'on parle la même langue et un même peuple... ».

La vallée d'Aoste a historiquement progressé dans la mesure où elle a pu s'ouvrir. Il est souhaitable que dans le futur cette vallée ne se réduise pas à un simple lieu de passage pour marchandises et touristes mais reste un lieu de vraie communication.

Chantal Certan, secrétaire de l'ALPE précise qu'il s'agit d'un mouvement encore jeune mais qui dispose de cinq conseillers régionaux et de nombreux conseillers municipaux à Aoste et dans les communes. Le parcours entamé par le mouvement a pour objet de créer une alternative crédible à l'actuel système politique valdôtain, une alternative autonomiste qui tient compte de l'équilibre et de l'interaction entre homme et territoire.

Père Costa, représentant Messieurs Allirol, président de « Région et Peuples Solidaires » et Alfonsi député européen, membre du bureau de l'Alliance Libre Européenne insiste sur le caractère profondément européen de ces fédérations, loin de l'image passéiste qu'on veut parfois leur donner. Les langues régionales sont un trésor du patrimoine de l'Europe qui leur consacre une ligne budgétaire.



Carlo Perrin, Albert Chatrian, Riccardo Farcoz, Père Costa

François Coutin, membre du bureau de l'Union Européenne des Fédéralistes, explique les principes fondateurs de cette organisation supranationale qui s'inspire entre autres de Denis de Rougemont, le précurseur de l'Europe des régions. Seule une fédération européenne peut empêcher que se reproduisent les guerres et, si l'Europe veut compter, elle doit se doter d'un vrai gouvernement fédéral, d'un président élu qui puisse mener une vraie politique étrangère, ainsi qu'une politique de l'énergie et du développement durable. Monsieur Coutin a vécu en Alsace et y a pris conscience des liens entre fédéralisme et régionalisme qui ont en commun, entre autres, une forte exigence de participation citoyenne.

Noël Communod, Président du Mouvement Région Savoie souhaite la bienvenue à tous les participants et rappelle les thèmes et les objectifs du colloque, qui est le deuxième du genre. Il présente les personnalités qui présideront les deux sessions :

- Pour la session Francoprovençal : **Bernard Bornet**, ancien président du gouvernement et de la République du Valais (Suisse) et président de la Fondation pour le développement et la promotion du Francoprovençal, affirme qu'après des jours difficiles un souffle nouveau est en train de naître en Valais et qu'on se battra pour assurer la relève.

- Pour la session « Transport » : **Jean-Yves Petit, vice-président du Conseil régional de Provence Alpes Côte d'Azur (France)** délégué aux transports et à l'écomobilité, accompagné par **Anne-Marie Hautant vice-présidente du même Conseil régional**. Il exprime la nécessité de projets innovants face à une situation de régression où il est de plus en plus difficile de se déplacer en transport collectif.

Avant que chacun se dirige vers la salle de la session de son choix, Noël Communod fait un point d'actualité rapide sur la réforme territoriale en Savoie avec d'un côté les projets de deux pôles métropolitains autour de Genève et Grenoble et de l'autre la relance du « Conseil des Pays de Savoie » pour les deux départements savoyards. Il rappelle que le MRS n'est favorable ni à une métropolisation, ni à une seule fusion de nos départements, mais à une fusion suivie de la création d'une région Savoie affiliée à la région Rhône Alpes.



Bâtiment de la Communauté de Montagne du Grand Combin, lieu du colloque

1ère Session

Le Francoprovençal: résistances et espérances

Présidence Bernard Bornet (Valais)



1ère Table-ronde : La résistance locale

Le président expose la problématique. Il s'agit de recueillir des propositions pour élaborer une stratégie. Quand on se sait condamné à mort on peut baisser les bras mais on peut aussi refuser la fatalité et lutter. Nous demanderons aux gens «comment faites-vous?» pour ensuite poser un diagnostic et mettre en place une synergie.

Marcel Thürler (Canton de Fribourg), président des Patoisants fribourgeois et de Suisse romande explique la philosophie et les pratiques de sa société. «Nous faisons parler le patois, nous le faisons évoluer et nous préparons l'avenir». Pour l'enseigner à la jeunesse. Il faut évidemment intéresser celle-ci et l'utilisation du chant et du théâtre est primordiale. Le chant favorise une bonne diction et le théâtre donne la possibilité de s'exprimer et de valoriser le locuteur, jeune ou moins jeune, qui hésitera moins ensuite à employer le patois à la maison. Le patois est lié aux traditions d'où l'importance du costume ou de la messe en patois. Au moment du carnaval les jeunes font des tournées en patois de maison en maison.

La société intervient au sein d'une université populaire et dans les médias (presse écrite régionale, radio Fribourg, Internet). Elle a produit un nouveau dictionnaire français/patois et patois/français de 40 000 mots. Elle organise les 24 et 25 août 2013 une fête internationale des patois.

Bernard Bornet

Florian Corradin, (Val d'Aoste), écrivain, intervient en arpitan. Pour lui la question sémantique est essentielle et cette dénomination correspond bien à un contexte linguistique complexe. Tout en conservant les patois locaux il importe de rechercher une solution supradialectale utilisable par tous. L'alliance culturelà arpittanna veut promouvoir des projets artistiques liés aux régions de l'Arpitanie, et une réflexion sur l'arpitan. Elle s'appuie pour cela sur l'ORB, la graphie standardisée de Dominique Stich. L'alliance possède un site web qui ambitionne la mise en ligne de méthodes d'apprentissage des différents dialectes. Il termine en récitant un texte d'Eduardo Galeano «L'utopie est dans l'horizon» :

Je m'approche de deux pas , elle recule de deux pas
Je marche dix pas et l'horizon s'échappe dix fois loin .
Même si je marche beaucoup , jamais je ne le rattraperai .
A quoi sert l'utopie ?
A cela... à cheminer».

Nicole Margot, (Canton de Vaud) de l'Association vaudoise des amis du patois, plaide vigoureusement pour le patois parlé. Il faut le parler, le faire connaître, l'apprendre, l'enseigner. Madame Margot fait part d'une initiative originale -le Passeport vacances de la région lausannoise- qui offre aux jeunes de la région un grand nombre d'activités pendant l'été. Parmi elles la découverte du patois qui a permis aux «bouèbes» (gamins), de la ville, y compris ceux issus de l'immigration, de découvrir la langue locale qui survit encore dans des mots de tous les jours («panosse», «gouille»...)

Iris Morandi (Val d'Aoste), enseignante de patois, fait part de ses réflexions sur une expérience qui dure avec succès depuis quinze ans: l'école populaire de patois qui s'adresse aussi bien aux enfants qu'aux adultes et comprend plusieurs niveaux: débutant, perfectionnement et approfondissement. Cette école compte en moyenne 200 élèves, voire 300 certaines années, et accorde de l'importance à une formation adaptée pour les enseignants car transmettre une langue aux autres n'est techniquement pas si simple qu'on pourrait le croire. De plus il n'y a pas que la question technique. Quand on est patoisant de naissance, on croit que le patois ne fait pas partie des «grandes langues».et l'entreprise apparaît comme un défi. Il a donc fallu une volonté politique forte de l'assesseur de l'époque qui a su profiter des fonds européens pour l'enseignement des langues en péril. L'administration régionale s'est également impliquée financièrement. L'accès aux écoles populaires est donc gratuit (28 euros à l'inscription pour des fiches de grammaire et une anthologie, car le patois valdotain dispose d'une littérature très riche bien que mal connue) mais les

enseignants sont payés en heures de cours et de préparation. Le sentiment d'appartenance à une communauté à travers une langue ne se perd pas. En Val d'Aoste il existe 74 communes et pratiquement 74 patois et il est nécessaire de respecter chaque variante locale. L'intérêt des adultes s'explique soit par des raisons pratiques (employés de l'administration, notaires, médecins qui désirent mieux communiquer avec le public) soit par le désir de redécouvrir une culture et une civilisation que l'école n'a pas su faire apprécier.

A ce niveau du débat, **Bernard Bornet** constate qu'en Vallée d'Aoste le patois est encore vivant. «C'est notre langue et nous en sommes fiers. Gardons notre fierté, elle remplacera la honte d'autrefois»

Alain Favre (Pays de Savoie), enseignant-chercheur, fait part de son inquiétude concernant la France. Il y a de moins en moins de locuteurs, même si on tient compte des locuteurs «passifs», ceux qui comprennent mais ne parlent pas et on pourrait bien annoncer la mort définitive du patois pour 2045.

Pourtant les efforts n'ont pas manqué. A partir des années 60/70, des troupes ont réalisé et réalisent encore des tournées théâtrales. Une vingtaine de groupes patoisants se sont regroupés dans la fédération «Lou R'biollon». Des associations comme l'ILS (Institut de la langue savoyarde) ou le CCS tentent de promouvoir la culture et la langue savoyarde. Le concours scolaire Constantin et Désormaux se déroule chaque année alternativement en Savoie et Haute-Savoie. L'AES (Association des enseignants du savoyard) mène depuis plus de dix ans un combat pour l'enseignement du savoyard francoprovençal en revendiquant sans succès la création d'une option au bac. Mais c'est au niveau de la reconnaissance officielle par l'Etat que le bât blesse. Certes, l'Assemblée des Pays de Savoie soutient financièrement l'AES et la Région Rhône-Alpes a reconnu le francoprovençal comme langue parlée sur son territoire, mais à l'échelon du ministère de l'Education Nationale (contrairement au ministère de la Culture) il y a une mauvaise volonté évidente.

Bernard Bornet (Canton du Valais) confirme qu'au niveau français ça ne progresse pas et **Jean-Baptiste Martin**, suggère que quelle que soit la couleur des gouvernements, de droite ou de gauche, c'est l'administration française qui freine les évolutions. En conclusion il paraît difficile d'avancer sans un vrai support politique.

Odile Lalliard (Pays de Savoie), présidente de la fédération Lou R'biollon est «entrée en patois» en 1972. Elle constate que depuis cette époque les groupes ont perdu beaucoup de temps et se sont enlisés dans les problèmes de graphie. Par ailleurs la fédération est constituée de groupes dotés d'un esprit libertaire qui ne favorise pas toujours les initiatives communes. Enfin «si le patois est moribond, c'est parce que nous souffrons de notre modestie, nous ne savons pas montrer ce que nous faisons». Au delà des problèmes rencontrés, Madame Lalliard

voit cependant des raisons d'espérer. La fédération commence à bien s'entendre. Cette année la fête à Saint Pierre d'Entremont a marqué les esprits et tous sont motivés pour aller à la réunion organisée par la région Rhône-Alpes à d'Aix-les-Bains le 29 novembre.(Cf. l'intervention de Monsieur Lounès).

Marco Rey (Val de Suze) agent touristique et alpiniste, intervient pour souligner que l'aspect financier est important mais ne vient qu'en second lieu. Le patois doit non seulement conserver son caractère de langue vivante mais constituer un outil de modernité et de résistance pour les combats actuels. Il donne en exemple le mouvement populaire No TAV qui proteste, aussi en patois, contre le projet de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin.

Belcacem Lounès (Rhône-Alpes), conseiller régional, président de la commission des langues régionales, préfère le terme de «reconquête» plus offensif que celui de «résistance». En Rhône-Alpes, peu de choses ont été faites mais, depuis 2009, il y a une nouvelle volonté qui devrait se traduire par un accroissement budgétaire. Il est anormal que le francoprovençal, contrairement à d'autres langues régionales, ne puisse pas bénéficier d'une option au baccalauréat. L'administration française fait tout pour empêcher le développement du francoprovençal et prétend ensuite qu'il n'existe pas. Monsieur Lounès lance un appel aux patoisants pour qu'ils se rendent nombreux aux Etats Généraux des langues régionales organisés par la Région à Aix-les-Bains puis à Lyon. Il s'agira de montrer à ses collègues du Conseil régional qu'il y a des populations qui tiennent à leur langue comme elles tiennent à leur montagne.

Jean-Baptiste Martin (Rhône-Alpes), conseiller aux langues régionales de la Région, en appelle à l'unité du mouvement qui seule permettra de surmonter deux obstacles : la diversité dialectale et l'accès à la modernité. Il y a suffisamment de traits communs pour se comprendre mais l'esprit humain est ainsi fait qu'il remarque les différences mais pas les ressemblances. Il faut respecter le passé mais pas le ressasser. Tant que nous donnerons de nous une image passéiste et rurale nous ne pourrons pas progresser. Il faut que notre langue remplisse toutes les fonctions de langues comme le français ou l'italien et on ne doit donc pas hésiter, comme le font les occitans, à utiliser des mots nouveaux, car la moitié du vocabulaire est appelé à disparaître et une autre moitié est à créer.

La session du matin s'achève sur quelques réflexions et une citation de Saint Augustin:

On se bagarre inutilement sur de petites différences, L'école a écrasé le patois, elle va devoir réparer, Il faut adopter le patois au langage de l'ordinateur, L'intergénérationnel est important : mêler les têtes blanches et les têtes blondes, mettre en communication la garderie et la maison de retraite. L'ancien préfigure le nouveau et le nouveau préfigure l'ancien.

2^{ème} table-ronde : La résistance par la coopération internationale

Eric Verney (Pays de Savoie), enseignant chercheur, revient sur le mot «arpitan» qui constitue un néologisme. Le terme a été créé précisément pour résister à l'infériorisation de la langue qui se manifeste par son bannissement de l'espace public et la négation de sa littérature. Résister c'est retrouver une visibilité et une dignité partout où cela est possible (panneaux d'agglomération, publications, T shirts, web). Résister c'est créer et mener des actions collectives ou individuelles dans chaque pays, dans chaque région. Or cela n'est possible qu'avec des supports écrits. Le parti pris de l'alliance arpitan est d'adopter une graphie unique, non pour normaliser mais pour donner à la langue une orthographe à travers un code de conversion grapho phonétique qui lui confèrera un statut égal à celui de ses voisines.

Alexis Bétemps (Val d'Aoste), vice-président du Centre d'étude du francoprovençal, fait l'éloge du plurilinguisme et ne considère pas que le Val d'Aoste soit à l'abri du danger. «Si on veut sauver notre langue, il y a de quoi faire, surtout là où elle est parlée»...

Christiane Dunoyer (Val d'Aoste), enseignante, docteur en anthropologie, s'interroge sur le sens des mots «résistance» ou «reconquête», trop empreints, selon elle d'une idée de souffrance rédemptrice. Avons-nous vraiment fait ce que nous devons pour préserver nos droits? N'avons-nous pas obéi aux tabous et cédé à la peur, ce qui a entraîné notre aliénation. Plutôt que de refuser de mourir affirmons la vie et inventons des stratégies, non pour résister ou reconquérir, mais pour trouver une place tout simplement. Pourquoi par modestie excessive nous priver de nos rêves et refuser d'aller plus loin? Il faut mettre un nom sur le sentiment qui nous rapproche, dire qui nous sommes et comment imaginer notre avenir commun.

Fabio Armand (Val d'Aoste), étudiant en anthropologie esquisse une histoire de la situation linguistique en Val d'Aoste et insiste sur le fait que le français, comme le francoprovençal, y est aussi une langue d'origine devenue minoritaire et qui doit être également défendue.

Pèire Costa (Occitanie), qui a commencé à 22 ans un travail d'animateur en langue occitane intervient à titre d'observateur sur ce qu'il a entendu. Avec humour il conteste le terme «patois» qui pour les



occitans est très péjoratif et constate que si l'occitan semble peu parlé par rapport à l'euskara ou au catalan, il semble en relative bonne santé par rapport à l'arpitan en France (!). Une langue ne vit pas par décret des scientifiques. Elle n'existe que si les gens en décident ainsi. Il faut que les arpitans définissent leur territoire de référence et, s'ils estiment qu'il existe une langue commune, qu'ils se posent la question de la graphie.

Un débat animé s'engage qui porte essentiellement sur la question sensible de la graphie. On retient que la graphie phonétique dite « de Conflans » a rendu de très grands services en Pays de Savoie.

Eric Verney rappelle que l'ORB, graphie utilisée en arpitan, n'est pas une graphie phonétique mais a été conçue pour être lisible par tous car le projet arpitan est participatif. Il s'agit de trouver des mots pour pouvoir créer et traduire des textes littéraires. Est également reprise l'idée que nous ne sommes pas en résistance ou en revitalisation, ce qui impliquerait une réaction contre quelque chose, mais que nous nous existons tout simplement. «Nous sommes les batailleurs de la vie».

Joël Baud Grasset (Pays de Savoie) agriculteur et conseiller général fait part de son expérience personnelle de locuteur natif, auprès d'une épouse qui a appris le patois à l'école. Il pense que le patois peut devenir un facteur d'identité forte pour les produits AOC et le tourisme car le public est demandeur de tradition et d'authenticité. Dans son canton il existe depuis dix ans un festival de musique alpine: la feufliazhe qui connaît un grand succès.

L'importance d'associer les valeurs traditionnelles et la modernité est soulignée: on cite en exemple la musique bretonne et le groupe occitan «lou Dalphins». Si l'on s'y prend bien on peut toucher les nouvelles générations sensibles aux ambiances locales comme le montre le succès du film «Les Ch'tis». On relève de nouveau de nombreux projets et initiatives innovants: un disque de « country » valaisan, un communiqué officiel en francoprovençal, une émission de radio transfrontalière...

Odile Lalliard est d'avis de «faire feu de tout bois, d'utiliser tous les nouveaux outils».

Chantal Certan insiste sur l'importance de l'oralité et par conséquent sur la nécessité de commencer l'apprentissage en maternelle.

Bernard Bornet clôt le débat en se félicitant de la diversité et de la richesse des idées exposées: (« le colloque du Mont Dolent ne fut pas indolent») et de rappeler l'importance des mots. Le francoprovençal est une langue régionale ni « autochtone », ni « minoritaire ».

Les conclusions de la session Francoprovençal sont énoncées par Alain Favre, Bernard Bornet et Chantal Certan.

Alain Favre recense les nombreux thèmes abordés et souligne la multiplicité des expériences réussies. Il affirme que même si en Valais, en Val d'Aoste et en Savoie, la place réservée à la langue est différente, et même si le «patois», le «francoprovençal» et l'arpitan» ne sont peut-être pas vus de la même façon par leurs défenseurs, nous participons tous à la revitalisation de la langue à laquelle nous travaillons tous, chacun à son niveau.

Bernard Bornet énumère quelques idées qui découlent des échanges:

- 1) Nous voulons une langue vivante.
- 2) Nous devons définir une stratégie globale commune.
- 3) Il est temps de passer de la résistance à la renaissance
- 4) Nous devons réaliser une synergie de tous les partenaires:

- coordonner les associations pour qu'elles soient plus efficaces
- prendre toute notre place auprès des pouvoirs publics qui apportent une base légale et des soutiens financiers
- concentrer nos efforts sur l'enseignement et la formation des maîtres
- développer la coopération transfrontalière.

5) L'utilisation des médias est essentielle à notre visibilité.

6) Pour préparer la relève, rien ne vaut les projets intergénérationnels.

Au delà des étiquettes, faisons chanter toutes ces langues diverses d'une seule voix!

La meilleure façon de défendre une langue c'est de la parler!

Innovons, osons, inventons de nouveaux horizons!

Trouvons une voie pour donner de la voix!

Quand le patois mourra-t-il ? JAMAIS !

Chantal Certan, conclut sur la particularité de nos trois régions alpines qui, bien qu'appartenant à trois Etats, conservent encore de nos jours une forte identité commune, identité liée à des traits venant du passé le plus lointain, qu'on peut reconnaître encore de nos jours. Elle est caractérisée par les modes de vie, les caractéristiques et l'exploitation du territoire, l'agriculture de subsistance, l'histoire, la langue. Bien évidemment, ces caractéristiques communes ont connu des transformations et une évolution différentes, prenant chacune des traits particuliers et caractéristiques. Il faut tenir compte aussi de la crise de l'identité alpine que nos régions subissent dans ces dernières décennies, crise qui dépend de différents aspects sociopolitiques que

nous n'allons bien sûr pas développer aujourd'hui. La conscience de l'existence de ces traits et la connaissance de leur évolution sont fondamentales pour progresser. On l'a répété pendant toute la journée: pas question

de renier le passé, il doit être respecté, mais on doit regarder vers le futur.

Pour ce qui est de la langue et, en particulier, du francoprovençal, on doit tenir compte de la façon différente par laquelle il se maintient vivant dans les trois régions. Nous constatons qu'aujourd'hui, dans toute l'aire du francoprovençal:

- nous nous trouvons face à un plurilinguisme diffus, où les différentes langues ont un poids différent, mais toutes la même dignité,
- le cadre linguistique est en continuelle transformation, aux dépens des langues numériquement et culturellement plus faibles ou moins soutenues,
- le francoprovençal, dans ce contexte, est une langue faible et donc susceptible de disparaître, n'étant bien vivant que dans la population au dessus des 50 ans.

Il y a des aspects positifs :

- le francoprovençal est encore une langue de communication bien vivante à l'intérieur des familles,
- les jeunes qui le parlent le font sans complexes, sans honte ni crainte, d'ailleurs typiques des années 1960-70, conscients de la richesse et de l'importance de connaître un code linguistique, patrimoine culturel et identitaire à conserver.
- il y a dans les territoires des formes de survivance et de résistance qui peuvent être de bons ateliers pour bâtir le futur de cette langue (théâtre populaire, poésies, groupes musicaux, BD, publication de livres, bases de données sur Wikipedia, possibilité de mise réseau librement).

Engagements pour mieux relancer cette langue :

- donnons une importance prioritaire à l'oral, à la diffusion et à la compréhension orale du francoprovençal,
- sensibilisons les familles (foyers par excellence de conservation et d'espoir pour l'épanouissement de la langue) à employer le francoprovençal comme langue orale de communication habituelle,
- opérons dans toutes les institutions et les écoles, pour favoriser l'emploi du francoprovençal comme langue de communication qui transmet des messages pour l'avenir, pas seulement du passé,
- prônons l'emploi de la langue dans nos mouvements politiques,
- favorisons l'utilisation de notre langue dans les médias et rendons-la visible dans les espaces publics.

Il nous faut prendre conscience que l'insécurité part de nous.

Territoire, langue et graphie auront leur dignité si elle est reconnue par les gens, pas seulement par les linguistes. La langue est au peuple qui la parle avant d'être aux savants.



Présidence Jean-Yves Petit (région PACA)

J.-Y. Petit, A.-M. Hautant, F. Coutin, Ch. Certan, N. Communod



Introduction de Jean-Yves Petit

La région PACA a une position transfrontalière et elle est une porte d'entrée de l'Europe pour le monde méditerranéen.

Dans les constats, on peut relever que:

- il existe un transit très important entre l'Espagne et l'Italie, à 99% en transport routier,
- les dessertes ferroviaires transfrontalières n'existent plus avec la Ligurie et la liaison Nice Cuneo Turin a disparu. Il est déplorable que les personnes habitant Imperia (Ligurie) soient obligées de changer de train à la frontière pour aller travailler à Monaco.
- la région PACA a dû se battre pour maintenir l'accessibilité par le train au département des Hautes-Alpes.
- plus de 40% du flux de marchandises à travers les Alpes françaises passe par Vintimille.

Comment faciliter les échanges transfrontaliers ?

Pour mener des projets de liaisons, il faudrait créer un GIE pour assurer des dessertes directes transfrontalières.

Les réseaux transeuropéens de transports, qui sont des sortes de corridors qui irriguent l'Europe pour les personnes et les marchandises, Est- Ouest (Ukraine Espagne) et Nord Sud, peuvent bénéficier de concours financiers européens. La Commission européenne a en effet défini deux réseaux transeuropéens, l'un « central » qui bénéficie de subventions d'investissements, le second « global » dont les investissements sont financés par les Etats. Mais les projets de ces deux réseaux doivent être concertés pour avancer. Ce sujet est débattu en codécision entre le Parlement européen et le Conseil européen.

Enfin, on utilise trop souvent des données qui datent de 10 à 15 ans, qu'il est nécessaire de bien les actualiser pour affiner les nouvelles réflexions. Notamment de rechercher les solutions de transport modal pour les marchandises, avec le concours d'aides européennes.

En résumé, on observe une régression des liaisons transfrontalières de proximité en région PACA. Jean-Yves Petit souligne combien il est intéressé par les évolutions en cours dans le Pôle genevois.

1ère Table-ronde : Transports locaux et pollution

Programme des interventions de la matinée

Comment réorienter les réflexions politiques sur les transports ? par Robert Louvin

La pollution dans la Vallée de l'Arve,
par Laurent Blondaz

Les émissions et la pollution de l'air dans la Vallée
du Rhône en Valais, par P. Michaud

Questions transfrontalières, les montages
d'opérations, les prises de décisions, par Alain Pirat

L'accès par la Suisse aux stations d'altitude des
Portes du Soleil : le cas de Champéry et du « Buski »,
par Georges Mariétan

L'accès par la France aux stations et le transport au
sein des Portes du Soleil, par Denis Bouchet

Un exemple de mobilité douce, par Massimo Tamone

Comment réorienter les réflexions politiques sur les transports ?

Par Robert Louvin, Conseiller régional (Vallée d'Aoste)

Robert Louvin préconise un changement de mentalité dans la réflexion politique sur ce sujet et fait quelques observations préliminaires :

- Les Alpes occidentales : des liaisons dangereuses ? Autrefois, la traversée des Alpes était synonyme d'effroi. Aujourd'hui, nous observons des évolutions négatives des liaisons transalpines pour nos Communautés

- La voie ? Les Taoïstes la mettent au cœur de leur réflexion.

- Nos peuples ont toujours été confrontés à ces questions de « voies »!

- Nos voies ont fait l'objet de mentions (d'évocations) mythiques et religieuses, (hauts lieux de spiritualité sur nos cols, cromlechs, temples à Jupiter, monastères..). Ce sont des lieux de passages et d'invasions, avec des aspects épiques, en fonction des évolutions technologiques.

Le nomadisme sera sans doute une des caractéristiques du XXI^e siècle, comme l'indique J. Attali. Cela sera-t-il une condition inéluctable ? Un phénomène à maîtriser ? Une évolution à rationaliser ? Une tendance au « toujours plus vite » ?

Serons-nous à même de trouver les bons rythmes dans ces domaines ? Saurons-nous accompagner ces évolutions au lieu de subir les « progrès » technologiques ?

On peut noter que dans la dictature du progrès, nous sommes passés du mythe de la croissance au fatalisme politique, comme le soulignait Denis de Rougemont, qui dénonçait la dictature de la voiture. Nous avons à présent un impératif politique de reprise de l'autorité (au sens de la décision par le peuple) par rapport à ces choix majeurs, avec notamment les pistes suivantes :

- les projections de trafic et autres prévisions fallacieuses sont souvent imposées par des bureaux d'études auxquels nous faisons une confiance excessive. Les analyses sont établies d'un point de vue national et sont mal harmonisées entre deux pays voisins. Par ailleurs, on oublie généralement de prendre en compte les trafics de proximité.
 - les prévisions de trafic du tunnel du Mont-Blanc (2008) affichent désormais une évolution faible jusqu'en 2025 (2 millions de véhicules en 2025, pour 1,8 millions aujourd'hui). Ceci, alors que les prévisions antérieures (1994) étaient bien plus importantes. Il nous faut des évaluations plus proches de la réalité !
 - les « vrais » et « faux » dangers : saturations, accidents, doivent être mieux évalués.
 - l'offre commerciale des chemins de fer est insuffisante car elle résulte aujourd'hui de décisions technocratiques, alors qu'il faudrait que les citoyens arbitrent de tels sujets.
 - On observe en vallée d'Aoste qu'un déficit du transport ferroviaire coïncide avec l'illusion moderniste d'un « grand » aéroport commercial.
 - La Suisse, par contre, a fait le choix d'une politique volontariste, avec des choix clairs, dont l'article 84 de la Constitution helvétique qui définit les conditions du transit alpin.
- La perspective de l'ALPE vise les dispositions suivantes :
- La mise en réseau et la consultation publique des données concernant le trafic, l'environnement et la santé, dans l'espace alpin.
 - La réduction du transport de matières dangereuses sur les routes et des mesures de sécurité renforcées, le soutien à la mobilité douce.
 - Le renforcement de l'interopérabilité actuellement insuffisante.
 - Une fiscalité routière compensatoire au bénéfice de nos territoires.
 - L'encouragement de la mobilité transfrontalière de proximité et la réduction des tarifs pratiqués aux tunnels.
 - L'amélioration des transports publics transfrontaliers et des forfaits 'gens du pays' pour les familles et les entreprises locales.

La vallée de l'Arve : une pollution inquiétante,

Par Laurent Blondaz, Universitaire (Pays de Savoie)

La vallée de l'Arve est d'une beauté exceptionnelle, mais avec son relief encaissé elle subit des phénomènes d'inversions de températures, des transports routiers intenses, et compte sur son territoire des industries, des chaufferies et des chauffages domestiques, des incinérateurs de déchets.

Parmi les indicateurs de pollution, et leurs conséquences, on relève notamment :

- le benzopyrène : la commune de Passy a connu des épisodes de très forte pollution dont l'industrie n'est pas la seule source.
- les PM 10 (microparticules) : on observe à Chamonix, Passy et Les Bossons des dépassements réguliers du seuil « admis » de 35 dépassements par an. La source de cette pollution est la combustion des moteurs et le chauffage.
- le dioxyde d'azote : teneur élevée à Chamonix, Passy, Les Bossons
- l'ozone : teneur élevée à l'aiguille du Midi et plus généralement en altitude.
- La mortalité liée à la pollution : une étude de l'ADEME indique qu'en France, 32 000 décès sont liés annuellement à la pollution de l'air, dont 18000 à la pollution due aux transports. Ceci est à comparer aux 8 500 décès dus aux accidents de la route. Selon l'OMS 1,4% des décès dans le monde seraient liés à la pollution de l'air.
- En 2009, des associations ont décidé de porter plainte contre l'Etat français (Loi Laure) et l'Union européenne a aussi sommé la France d'agir sur ce sujet.
- En 2010, le Préfet de Haute-Savoie a lancé un plan de prévention de la qualité de l'air, pour la vallée de l'Arve. Des règles importantes pourraient être édictées, dont le ferroutage obligatoire pour les camions les plus polluants.
- La surveillance de la qualité de l'air sera désormais centralisée pour la région Rhône-Alpes alors que la structure précédente portait sur deux départements.



Laurent Blondaz, Alain Pirat, Miguel Martinez Tomey

Les transports locaux et la pollution en Vallée du Rhône,

Par Patrice Michaud, Député (Canton du Valais)

La politique fédérale a conduit à la création des tunnels de base du Lötschberg et du Saint Gothard. En 40 ans, le taux de motorisation a été multiplié par 6 en Valais du fait de la croissance démographique et de l'évolution technologique, ce qui a des conséquences sur la pollution.

- particules PM 10 : le seuil suisse est de 20 microgrammes par m³ d'air. Le 25 novembre 2011, ce seuil était dépassé pratiquement partout en Rhône-Alpes, en Suisse et en Vallée d'Aoste, ceci étant lié pour partie à l'inversion thermique des couches de l'atmosphère.
 - En Valais, la population est surtout concentrée dans la vallée du Rhône et, de ce fait, plus de 60% de la population est exposée à des concentrations excessives en PM 10.
 - 3 600 décès sont attribués en Suisse, chaque année à cette pollution (taux voisin du taux français).
 - Origine des PM 10 : 54% de matières organiques, 10% de suies, 28% de sels, 8% de minéraux. Les sources d'émission sont dans l'ordre décroissant le chauffage au bois, les transports, l'industrie, les autres modes de chauffage.
 - On trouve le plan cantonal de mesures pour un air de qualité sur le site www.vs.ch/air
- Quelques mesures de lutte contre cette pollution :
- Une aide du canton pour utiliser les transports publics (29 CHF/an, pour une période de 3 mois /an)
 - Un rabais de 50% des impôts pour les véhicules les moins polluants
 - Une subvention depuis novembre 2001 pour l'installation de filtres à particules sur les cheminées des chauffages au bois.
 - En conclusion, il faut travailler pour réduire les émissions au niveau de la source, avec la contribution d'aides publiques.

Questions transfrontalières, montages d'opérations et prises de décisions : les transports dans la région genevoise et le projet CEVA,

Par Alain Pirat, ex-Chef du projet CEVA (Canton de Genève)

Le projet CEVA (Cornavin, Eaux Vives, Annemasse) vise, avec 15 km de voies et 5 nouvelles gares, la connexion des systèmes ferroviaires de Haute-Savoie et de Genève. Historiquement, il y a eu au 19^{ème} siècle des projets de liaison à travers les Alpes qui passaient par Genève, mais finalement l'axe choisi a été celui du Lötschberg. Le problème du raccordement ferroviaire autour de Genève, initié dès 1912, concerne deux cantons suisses, Genève et Vaud, et deux départements français l'Ain et la Haute-Savoie.

On observe qu'entre Genève et Lausanne, 27 % des voyageurs pendulaires vaudois utilisent les transports collectifs contre 1 à 8% entre la France et Genève. La liaison à créer exige un montage transfrontalier, mais on en est encore au stade des constats et des discours. Alors que la planification du projet est établie (charte DTFR) le financement n'est pas assuré du côté français où les travaux n'ont pas encore commencé. La part de Genève se chiffre à 1 milliard d'euros les travaux ont démarré au niveau de la gare de Cornavin.

On peut enfin noter que les projets suisses en matière de transports s'élèvent à 30 milliards de CHF, alors que ceux de l'Union Européenne, dans son ensemble, s'élèvent à 30 milliards d'euros.

En conclusion :

- Le financement du tronçon suisse est entériné, mais la réalisation a pris un retard de 5 ans, suite à l'opposition d'associations de riverains, et le premier coup de pioche a été donné le 15 novembre 2011.
- Côté français, il y a un problème majeur de compétence entre institutions étatiques, régionales et locales. De plus la question du financement n'est pas résolue : il n'y a rien de concret pour le financement de la liaison, alors qu'il ne s'agit que de deux kilomètres et que des recettes fiscales sont versées chaque année par le canton de Genève aux collectivités locales de Haute-Savoie !
- Les taxes suisses sur le transport routier pour les camions sont exemplaires comme moyen de financement des infrastructures par des ressources fiscales.





L'accès suisse aux stations d'altitude des Portes du Soleil : le cas de Champéry et du « Buski »

Par Georges Mariétan, Président de Chablais Développement (Canton du Valais)

L'avenir est tourné vers la mobilité. Les enjeux de la politique suisse en matière de transports intègrent les points suivants :

- une politique très volontariste des transports, dont le transport ferroviaire,
- la taille des agglomérations évolue très fortement : 75% de la population y est concentrée,
- En zone de montagne, le problème se pose différemment et une politique spécifique est nécessaire.

L'exemple de Champéry:

En 1980, le Conseil Fédéral a voulu réduire ses contributions aux transports, en particulier pour les trains de montagne. Le train Monthey - Champéry a été sauvé sous la condition d'une participation locale et des travaux importants ont été lancés à partir de 1987 pour créer un accès au domaine skiable, avec un téléphérique de 125 places (1987) et le prolongement de la voie ferrée sur 900 mètres dans le village (1991). Il subsiste aujourd'hui un problème d'insuffisance de matériel roulant et des opportunités à mettre en œuvre, dont le projet d'agglomération du Chablais. Mais globalement, ce dossier a été une expérience très positive.

Par ailleurs, la réflexion a été poussée pour un meilleur accès à la Vallée d'Abondance (Haute-Savoie) à partir du Valais. A présent, les TGV arrivent jusqu'à Aigle (Vallée du Rhône) d'où on peut joindre les stations par la desserte Buski pendant les week-ends de forte circulation automobile de l'hiver (projet Interreg). Il s'agit maintenant de mettre en service une liaison entre la gare d'Aigle et la Vallée d'Abondance, avec une promotion importante car le premier essai, qui s'est déroulé en 2010-2011, a manqué d'une publicité suffisante. Les acteurs du

tourisme doivent encore accentuer leur communication pour que les touristes modifient leur comportement en raison d'une meilleure attractivité des stations des Portes du Soleil.

L'accès aux stations du Chablais savoyard et le transport au sein des Portes du Soleil

Par Denis Bouchet, Conseiller général (Pays de Savoie)

On peut aussi accéder aux stations des Portes du Soleil du côté Ouest, par Thonon ou Cluses, joignables rapidement par la route depuis l'aéroport de Genève. Par contre, l'accès des gares de Cluses et Thonon n'est pas aisé du fait de la voie unique qui les dessert, ainsi que le transfert des voyageurs du train au bus qui pose le problème des ruptures de charge dans les transports publics. Il faut absolument améliorer les synchronisations et l'organisation des chaînes de transports pour les touristes sans voiture.

Il a fallu franchir des oppositions et des idées ancrées, rechercher des solutions nouvelles (bus mieux adaptés au transport des skieurs). Le projet européen Mobilalp porté par le département de Haute Savoie a été retenu en 2004, à la même époque où un projet analogue, Valdobus, était retenu en Vallée d'Aoste. Le projet Mobilalp, financé à hauteur de 1,5 millions d'euros permet une meilleure desserte dans la Vallée d'Aulps et la Vallée d'Abondance. Il se décline dans ces deux vallées en Baladobus et Colombobus.

Dans le cadre d'un dispositif déployé en 2004-2007, une taxe de 2% sur le chiffre d'affaires des remontées mécaniques du département de Haute Savoie a été mise en place, pour pérenniser cette mobilité améliorée à l'intérieur du massif alpin.

On peut souligner la réapparition d'une certaine convivialité entre touristes, et aussi avec les gens du pays, du fait de ces transports en bus, ainsi qu'un effet fédérateur sur les 11 communes concernées. Cela a contribué au succès du forfait Multipass qui donne accès à de nombreuses activités sportives ou ludiques des stations des Portes du Soleil.

Ces transports fonctionnent l'hiver et l'été. La réflexion se poursuit, notamment pour une liaison avec le Val d'Illeiez (Valais). Plus largement, dans tout le département de Haute-Savoie, de nouveaux projets visent à développer le transport par bus pour d'autres stations de ski, au bénéfice des clubs et des particuliers.

La mobilité douce : Artéroubles et les initiatives de la Commune d'Etroubles

Par Massimo Tamone, Syndic d'Etroubles (Vallée d'Aoste)

Le village d'Etroubles, qui compte 500 habitants (en hausse sur une dizaine d'années), est situé à 13 km d'Aoste la route du col du Grand-Saint-Bernard. C'est un lieu de passage historique, avec notamment celui de l'armée de Napoléon avec 40 000 soldats le 20 mai 1800. Le tunnel routier du Grand-Saint-Bernard a été achevé en 1964.

Deux choix ont été inévitables pour la commune :

- le domaine skiable : le premier skilift date de 1957, et les installations de la nouvelle station de Créva-col (à 6km du village) ont été mises en place en 2000-2001.
 - la construction du contournement du village par la route nationale, en galerie sur 4 km.
- Mais alors se pose la question : que peut offrir Etroubles ?

Les atouts « doux » d'Etroubles :

- La voie francigène (littéralement la voie des Francs) est un réseau de routes et chemins empruntés depuis le moyen-âge par les pèlerins venant des pays francs, en fait plutôt du nord de la Lotharingie, pour se rendre à Rome. Il convient de valoriser ce chemin, à l'image du chemin de Compostelle, de le promouvoir et de créer des structures d'accueil.
- Tours et sentiers : tour du massif du Grand Combin, visite des barrages du Grand-Saint-Bernard, bivouacs et refuges, sentiers le long des rus
- Tourisme religieux : Hospice du Grand-Saint-Bernard, chapelles, trésors des paroisses...
- Tourisme ethnographique : centrale électrique « Bertin » (1904), carnaval historique de Comba Freida, collaboration avec la Fondation Gianada de Martigny (Valais) avec des expositions d'œuvres à Etroubles.

Toutes les initiatives de la commune ont bénéficié d'aides européennes et pour certaines de la Fondation Gianada, mais on note aussi des difficultés :

- la construction de centrales hydroélectriques par des sociétés luxembourgeoises,
- la crise économique et des échanges découragés par les tarifs excessivement élevés des tunnels et des autoroutes,
- la construction d'un incinérateur de déchets à Aoste.

Des actions futures sont à l'étude :

- un nouveau centre culturel,
- Etroubles village d'art et de culture, avec une agriculture de qualité,
- Le développement d'une large collaboration avec les communes voisines.

2ème Table-ronde : Grandes voies transfrontalières et pollution

Le transport des marchandises à travers les Alpes et les Pyrénées

Par Miguel Martinez Tomey, Membre de la Chunta aragonesa (Espagne)

M. Martinez Tomey, présente une étude de 2008 qui compare la situation des transports dans les Alpes et les Pyrénées.

Les Alpes s'étirent sur 1 800 km, et sont traversées par des voies majeures de communication dont 15 itinéraires routiers et par 8 itinéraires ferroviaires. Les Pyrénées ont une longueur de 430 km, et ne comptent que deux grandes traversées ferroviaires, l'une en bordure de la côte Atlantique, et l'autre en bordure de la Méditerranée. A l'intérieur du massif il n'existe qu'une ligne peu fréquentée et un ligne inactive, en vallée d'Aspe, non réparée après un accident. Dans les Pyrénées centrales, seulement trois routes qui sont d'un gabarit inadapté au transport de marchandises.

242 millions de tonnes de marchandises transitent à travers les Alpes, chaque année, en direction et en provenance de l'Italie, et 210 millions en ce qui concerne l'Espagne, dont une part importante par voie maritime. On observe des déséquilibres dans les Pyrénées : les volumes transitant par les extrémités des Pyrénées sont deux fois plus élevés que ceux passant par le Col du Brenner qui est le passage des Alpes le plus important. Pourtant, au Moyen Age, les échanges économiques à travers les Pyrénées centrales étaient importants.

Le gouvernement aragonais doit répondre à trois enjeux :

l'étranglement des transports, les déséquilibres régionaux, le respect de l'environnement (transport routier/ rail).

Une conférence s'est tenue entre divers partis politiques d'Aragon, dont les écologistes, en janvier 2011. Le premier objectif est d'organiser le basculement vers le rail du transport par poids lourds, avec des adaptations des infrastructures actuelles et l'ouverture d'anciennes voies (Pau Aragon). Cette politique pourrait permettre d'augmenter de 60 millions de tonnes le trafic à travers les Pyrénées, tout en économisant 1,2 millions de tonnes de CO2 par an.



Les Alpes du nord et les grandes infrastructures de transport

Par Eric Fournier, Conseiller régional,
Maire de Chamonix (Pays de Savoie)

Les principaux franchissements des Alpes sont sur des axes Nord-Sud. Les axes Est-Ouest peinent un peu plus, notamment sur le plan ferroviaire, avec une baisse de leur trafic. On peut remarquer qu'au fil du temps, on a cherché des franchissements à des altitudes de plus en plus basses.

On observe, au sujet de ces infrastructures :

- une absence de vue globale, en France ; les structures de concertation entre les différents niveaux de collectivités et l'Etat sont souvent embryonnaires, et les méthodes et analyses sont différentes
- des réalisations très « frontalières » en raison du poids des frontières administratives des Etats, tant sur le plan de la politique de transit de fret alpin que sur le transport ferroviaire de voyageurs.
- que les collectivités territoriales devraient travailler de manière plus concertée.

Parmi les pistes de travail à creuser :

la prévision de la pollution de l'air : quelle est la position de la Vallée d'Aoste sur ce sujet ?

- les « bonnes pratiques » : par exemple la détermination par la Vallée d'Aoste de flux de transport maximaux
- pour l'Espace Mont-Blanc : amplifier sa dynamique, par des partenariats et passer des études à la réalisation, notamment sur les points suivants :
 - Augmentation des dessertes par transports publics Chamonix-Vallée d'Aoste et Chamonix-Valais,
 - Observatoire transfrontalier du développement durable : les 3 collectivités ont décidé de suivre régulièrement jusqu'à 50 indicateurs communs, pour définir ensuite des politiques plus cohérentes.
 - Création d'un GECT (groupement européen de collectivités territoriales) entre la Communauté de communes de Chamonix, la Vallée d'Aoste et le Valais qui sera ouvert sur l'environnement, l'économie et les services à la personne.

Le transport et les gaz à effet de serre

Par Laurent Blondaz, Universitaire (Pays de Savoie)

Nous sommes très dépendants des énergies fossiles : 80% de l'énergie utilisée dans le monde est d'origine fossile. Le pic pétrolier illustre le paysage d'une pénurie annoncée. 57% des émissions carbone du bilan des stations touristiques sont liés aux transports (avion, automobiles)

Quelle politique et quels investissements ferroviaires faudrait-il réaliser ?

Séjourner à la montagne : est-ce possible et comment, dans des conditions compatibles avec la préservation de l'environnement ?



Eric Fournier

Débat final

Principales questions et réponses

- Comment accéder aux stations touristiques sans voiture ? La vallée de l'Arve était le 25 novembre en pic de pollution, avec une exigence de réduction de vitesse des voitures de 20 km/h, non respectée. Pistes : interdire les véhicules trop polluants, limiter les flux de transport par camions.

- Comment faciliter le commerce de proximité transfrontalier ? Comment réduire les grands déplacements ? Pistes : aider les petits producteurs au sein de l'Espace Mont-Blanc dans leurs démarches en regard des contraintes liées à l'existence des frontières. Essayer de définir les coûts réels liés au transport routier, à l'exemple de la Suisse.

- **Noël Communod** observe pour sa part la multiplicité des organes qui traitent du sujet en France : Région, bientôt « Pôle métropolitain « Sillon Alpin », GECT

- **Alain Pirat** souligne qu'il existe des outils pour des actions transfrontalières. Souvent on veut créer une structure, mais sans être clairs sur les moyens qu'il convient de lui donner, et ses objectifs. Généralement, on délègue le pouvoir de faire réaliser des études, mais on ne délègue rien d'autre. Evitons de multiplier les instances consultatives. Par ailleurs, les budgets d'études sont financés en France par la Région et l'Europe, mais pas par les collectivités locales.

- **Miguel Martinez Tomey** distingue le transport longue distance du transport local. Il convient à son avis de disposer d'organisations qui assurent une bonne coordination, par exemple pour harmoniser les horaires de trains et de cars. Il faudrait aussi accroître le poids du transport ferroviaire avec des infrastructures adéquates.

- **Eric Fournier** estime que nous pouvons monter des projets transfrontaliers et trouver ensuite les structures dans lesquelles insérer ces projets et que, si nous nous associons avec les collectivités voisines, du pays voisin, nous pouvons ensemble peser plus fortement dans les dossiers de demande.

- Il est enfin observé que le trafic du tunnel du Mont-Blanc baisse, que le ferroutage entre Aiton et Orbassano par le tunnel ferroviaire du Fréjus ne transporte que 18 000 camions par an, tandis que 800 000 camions franchissent le tunnel routier du Fréjus chaque année.

CONCLUSIONS DU COLLOQUE

Il n'est pas indifférent que le colloque ait été réellement un carrefour en bénéficiant du concours bénévole d'aussi nombreux acteurs ou témoins, dont certains venus de loin. Cela démontre qu'au-delà des divergences superficielles il existe un sentiment profond de cohésion qui repose sur des valeurs communes dont le partage est amplifié par la langue francoprovençale et les échanges à travers des frontières qui sont de moins en moins des barrières.

La langue d'abord, est comprise par tous ses pratiquants quelque soit leur « chapelle », qu'ils préfèrent l'appeler francoprovençal, patois ou arpitan. L'essentiel est qu'ils se comprennent. Les situations locales sont variées et contrastées mais la volonté de résistance ou de reconquête se manifeste partout où elle ne s'efface pas devant la tranquille assurance d'avoir un avenir à construire et qu'il le sera ! Sur cela, qui est le principal, il n'y a pas eu de divergence entre les représentants des institutions et ceux des associations. La marche à suivre a été tracée par Bernard Bornet, le président valaisan de la Fondation pour la promotion et le développement du francoprovençal : définir une stratégie commune, rechercher la synergie de tous les partenaires en développant la coopération transfrontalière, impliquer toutes les générations, associer les médias à la renaissance d'une nouvelle langue vivante.

Pour que cela soit possible, les échanges entre les personnes et la circulation des biens, culturels et autres, doivent être assurés par des voies de communication réelles et d'autres virtuelles., pourvu qu'il ne s'ensuive pas de dégradation supplémentaire de l'environnement, déjà sévèrement affecté en montagne.

Comment réorienter la politique des transports pour réduire la pollution inquiétante de l'air des vallées, et d'abord dans la vallée de l'Arve et dans la vallée du Rhône en Valais ? Par exemple, malgré les mesures qui ont été prises, la pollution par les microparticules continue à croître du fait de l'augmentation de la population, de sa motorisation et du chauffage au bois. Aussi bien en Pays de Savoie qu'en Vallée d'Aoste et en Valais.

Comment sortir le projet CEVA de l'enlèvement actuel ? Alors qu'il pourrait contribuer à réduire l'engorgement du trafic et la pollution atmosphérique qui en résulte entre l'Ain, la Haute-Savoie et Genève, ce projet est momentanément paralysé par l'absence d'une gouvernance efficace du côté français.

Ailleurs, des projets de coopération transfrontalière sont prometteurs, comme par exemple la desserte des stations de ski des Portes du Soleil de la vallée

d'Abondance (Pays de Savoie) depuis le TGV en vallée du Rhône suisse ; comme également l'augmentation des dessertes par transports publics Chamonix-Vallée d'Aoste et Chamonix-Valais.

Ce sont les initiatives locales qui associent des collectivités du pays voisin qui ont le plus de chance de déboucher sur des réalisations car elles pèsent plus fortement sur les décideurs régionaux et nationaux. Pour Jean-Yves Petit, vice-président de la région PACA délégué aux transports, c'est le Groupement d'Intérêt Economique transfrontalier qui serait le moyen le plus efficace pour créer des dessertes locales.

Miguel Martinez Thomey, vice-président de l'ALE apporte les salutations et les vœux du président Defoort qui espère que ce second sommet du Mont Dolent sera suivi par beaucoup d'autres. La langue est la valeur fondamentale d'une société qui veut survivre et ce dialogue entre peuples européens montagnards s'inscrit pleinement dans les objectifs de l'Alliance Libre Européenne dont c'est cette année le trentième anniversaire.

Chantal Certan, secrétaire de l'ALPE présente les conclusions du colloque au nom de son mouvement.

Il y a des aspects de la vie qu'on n'apprend pas à l'école, qu'on ne peut pas maîtriser sans en avoir eu une expérience pratique. On doit les expérimenter pour en tirer une leçon, pour s'en souvenir et pour les conserver. Tous les montagnards le savent: plus on monte haut vers le sommet de la montagne, plus les horizons s'ouvrent et s'élargissent, plus les frontières s'estompent, plus on respire un air raréfié qui impose lucidité, synthèse et détermination.

La rencontre entre des peuples est toujours un moment important d'ouverture symbolique des horizons de chacun, mais c'est surtout un moment d'accueil et de d'échange de panoramas non seulement différents mais en transformation continuelle.



Assistance: Denis Bouchet, Georges Marietan, Nicole Margot, Marcel Thürler, Bernard Bornet



Bernard Juillet, Pierre Ottin (dos), Alain Pirat

Savoir s'ouvrir et jouir de ces panoramas à 360° apporte une des plus grandes et riches expériences de la vie. Là haut on apprend presque tout : l'humilité, la fatigue, la joie, la somptuosité, la grandeur et l'immensité de la nature, la richesse des particularités, l'interpénétration des éléments, la reconnaissance tout ces sentiments se transforment en force lorsqu'on redescend et deviennent le plus souvent des fondamentaux de la vie de tous les jours. Même si on ne les a plus sous les yeux on les porte dans son cœur.

Le Sommet du Mont Dolent, bien que seulement à sa deuxième édition, a assumé cette caractéristique: ce fut un moment de connaissance et en même temps de mise en commun des atouts et des problèmes de chacun, un moment de confrontation et d'enrichissement personnel et institutionnel, une acquisition de grande importance pour le Mouvement Région Savoie et l'ALPE.

Beaucoup d'éléments communs caractérisent les territoires de ces mouvements politiques : une histoire commune, une transformation et un développement semblable, la domination de la mondialisation, de nouvelles requêtes identitaires, la nécessité de devenir un repère alternatif à l'appauvrissement culturel et politique dans la Vallée d'Aoste et la Savoie. Il était donc très utile de s'arrêter pendant une journée, de prendre le temps de jouir du panorama ensemble, pour réussir la mise en commun et pour savoir tracer, une fois seul, le meilleur parcours possible.

L'actualité nous offre enfin différentes possibilités jadis hors d'atteinte: le réseau informatisé donne par exemple la possibilité de confrontations « on line » presque immédiates, un aspect dont l'importance ne doit pas être sous-estimé.

La valeur des deux sujets traités cette année, la voix et les voies alpines, dans le contexte général de la communication, et le fait d'avoir réussi à impliquer le territoire valaisan, confirme l'importance du rôle de cette rencontre transfrontalière.

La langue appartient d'abord au peuple qui la parle, ensuite seulement aux savants. Elle passe à travers toutes les frontières suivant des voies de communication et des chemins tout à fait novateurs et imprévisibles.

Noël Communod, Président du MRS conclut que les deux mouvements, MRS et ALPE qui étaient les organisateurs de ce colloque partagent beaucoup de valeurs communes. Savoyards et Valdôtains se considèrent par ailleurs comme des cousins: ils ont été liés pendant tant de siècles !

Au-delà de l'histoire, nous avons voulu nous pencher, lors du premier colloque en 2010, sur les modes d'organisation institutionnels et les comparer. Que de différences entre la Savoie sous régime jacobin et la région autonome du Val d'Aoste ou le canton du Valais suisse ! Les valeurs que nous partageons et qui nous réunissent encore aujourd'hui sont le régionalisme, l'humanisme, l'ouverture, la légalité, l'équité sociale et le progrès.

Nos mouvements ont choisi cette année encore de traiter de problèmes concrets et communs à nos territoires : la langue commune et les transports transfrontaliers.

Cultiver son identité : Depuis les années 60, il était de bon ton de dénigrer le patois et la culture locale. Ainsi, le Francoprovençal disparaissait progressivement dans l'indifférence générale. Le sursaut a lieu maintenant, votre présence au titre d'associations, de collectivités ou autres mouvements le prouve. Les réunions de ce type nous encouragent à poursuivre la reconquête de notre identité. Mais les différents mouvements, s'affranchissant des frontières, doivent coopérer et se serrer les coudes plutôt que de se chamailler sur des problèmes de forme.

Comme nous l'a dit Laurent Blondaz, vice-président du MRS : « Ce colloque est là pour nous rappeler qu'une population ne peut résoudre ses problèmes de société que si elle est émancipée et qu'elle assume son identité, sachant que l'identité, pour nous, ce n'est pas un réflexe de repli sur soi mais au contraire l'occasion de cultiver et d'échanger ce que l'on a de plus beau, dans le respect de l'autre et la bienveillance. » Cultiver son identité, comme les Valdôtains ont su le faire.

Le problème concret des transports transfrontaliers : **Qualité de l'air**, préservation des espaces naturels, lutte contre le bruit, conservation de nos paysages exceptionnels, nous sommes tous d'accord sur ces nécessités. Ont été évoquées les mobilités douces en montagne, comme les tunnels. Pour maintenir ces objectifs de qualité de notre environnement, les habitants doivent dominer l'organisation des transports. Sur ce terrain, des oppositions apparaissent, notamment sur la pertinence de creuser de nouveaux tunnels sous les Alpes.

Démocratie : Les Alpains que nous sommes n'ont pas souvent été consultés pour la réalisation des grandes infrastructures comme les barrages ou les tunnels. Construits avec l'argent public, ils sont ensuite cédés ou concédés à de grands groupes sans que les habitants proches en bénéficient également. Des tarifs préférentiels pour les riverains sont une revendication légitime qui nous unit.

On disait aux Savoyards : cela vous dépasse c'est un problème de solidarité nationale; c'est l'intérêt supérieur de l'Etat, vous n'avez rien à y redire ! C'est ainsi que les technocrates d'Electricité de France ont décidé des barrages, des lignes à haute-tension et même des centrales nucléaires... Ceux de la SNCF décidaient des trains et des gares. Quelle place aujourd'hui pour le citoyen ?

Le projet du Lyon-Turin est un sujet qui divise les partis mais ALPE et MRS ont un point de vue commun : nous y sommes opposés car il y a disproportion entre le risque, le coût et le besoin prévisibles.

Quels moyens pour peser sur les évolutions à venir ? Quels instruments pour une politique de transports durables ? L'autonomie de décision est le moyen le plus sûr pour y répondre.

Politiquement parlant : L'ALPE comme le MRS ont fait le choix d'une alliance avec Les Verts ou Europe Ecologie Les Verts (EELV). Ce n'est pas un hasard car nos valeurs sont proches de l'écologie politique. En Savoie, nous lui avons donné la forme concrète d'une participation aux décisions du Comité Régional d'EELV. Cela nous a permis d'avoir un député européen et un conseiller régional, et de présenter six candidats aux élections cantonales et deux aux législatives.

Diverses organisations s'efforcent déjà depuis longtemps, avec plus ou moins de réussite, de lever les barrières culturelles, économiques, environnementales et surtout mentales qui existent encore entre les Pays de Savoie, le Valais et la Vallée d'Aoste. Le temps est venu pour que la montagne soit un trait d'union. Il nous faut maintenant construire un espace politique d'échange, de concertation et de partage. Porter à son terme l'idée, déjà ancienne, d'une communauté alpine qui serait incarnée dans une région européenne transfrontalière. Nous en sommes à la réflexion qui précède l'action.



Remerciements

L'organisation matérielle du colloque a bénéficié de l'aide bénévole ou de dons des organisations et personnes suivantes : Alliance Libre Européenne (supports de communication), Jean Pierre Campain (photos), Communauté de montagne du Grand Combin (prêt des locaux), François Coutin et Bernard Juillet (compte rendu), Sabine Léger, Mireille Moulène Ottin, Sara Patat (accueil), Secrétariats de l'ALPE et du MRS. Que chacun et chacune en soit chaleureusement remercié.

Chantal Certan et Pierre Ottin Pecchio (conception et organisation générale)



ALPE, rue Trottechien, n° 59 I-11100 Aosta
Tél +39 0165 060 122 - Fax +39 0165 267 688
info@alpevda.eu



MRS - Mouvement Région Savoie
BP 80031 F-74110 Morzine
info@regionsavoie.org www.regionsavoie.org