

L'Europe vue de ses extrêmes

Comment vit-on l'Union européenne à ses points extrêmes ? Première étape de notre voyage, dans le massif du Mont Blanc, son point culminant.

pp. 12-14

NAMUR - LUXEMBOURG - MARDI 13 SEPTEMBRE 2011 - www.lalibre.be

La Libre

BELGIQUE

+

Notre supplément sur la nouvelle saison de hockey 2011-12.



Panique bancaire: l'Etat à la rescousse ?

Les grandes valeurs bancaires ont fortement dévissé hier sur les marchés financiers.

pp. 22-23, 52-53 & Edito p. 64

HORTA

HOTEL DE VENTES - AUCTIONEERS

HOTEL DE VENTES HORTA

70/74 Avenue de Roodebeek - 1030 Bruxelles

Tél.: 02 741 60 60 - Fax : 02 741 60 70

EMAIL: INFO@HORTA.BE WWW.HORTA.BE

Ventes publiques mensuelles cataloguées

Direction : Dominique de Villegas

Prochaine vente : 12 et 13 Septembre 2011

Antiquités et œuvres d'art

Exposition : 9,10 et 11 Septembre 2011



RAMON GAYA (Ecole espagnole 1910 2005)

Huile sur toile: «Trois jeunes femmes» Dim.: 60x72cm

Vente de ce mardi 13 septembre

LUNDI 19 SEPTEMBRE 2011

EVALUATIONS GRATUITES EN NOS BUREAUX :

- ▶ D'ŒUVRES D'ART DE 10 À 12 ET 14 À 17H
- ▶ DÉCORATIONS, MONNAIES, TIMBRES, MONNAIES DE 9H45 À 11H.
- ▶ BIJOUX DE 10H À 12H
- ▶ LIVRES ANCIENS ET MODERNES DE 14H À 16H
- ▶ ART AFRICAIN ET ASIATIQUE DE 16 À 17H
- ▶ INSTRUMENTS DE MUSIQUE DE 16H À 17H

Evaluations à domicile sur rendez-vous

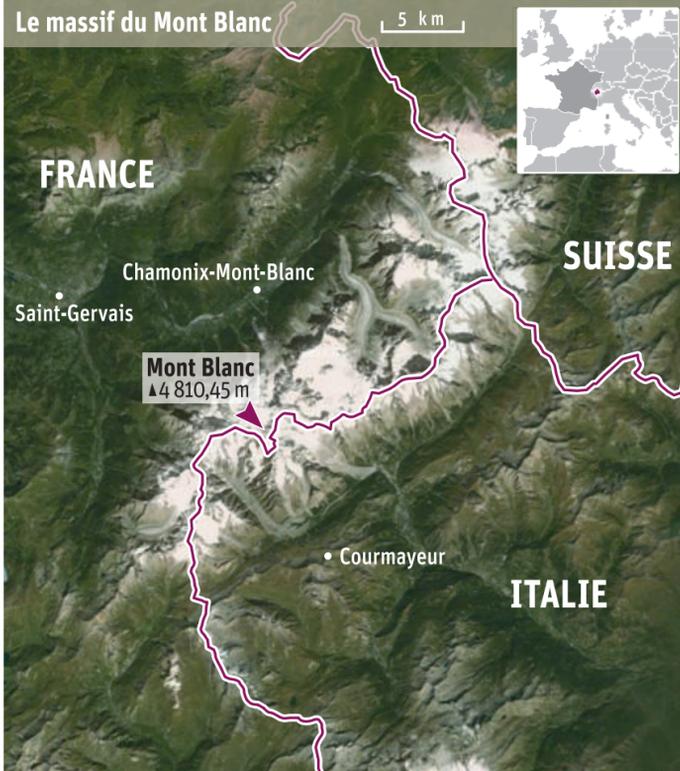


NICOLAS JOHANNES ROOSENBOOM

(Ecole hollandaise 1805 1880) Huile sur panneau :

« Patineurs sur un bras de mer gelée » Dim.: 20x27 cm

Vente de ce mardi 13 septembre



Série

D'un point à l'autre

Extrêmes. L'Union européenne (UE) nous apporte son lot de nouvelles – crise de l'euro, relations extérieures ou politique énergétique – que vous découvrez dans votre "Libre" quotidiennement. Pour compléter le tableau et incarner l'Europe, nous vous emmenons dans le quotidien de nos "compatriotes" vivant l'Union à ses extrêmes. Plutôt que l'arbitraire total ou le hasard, nous avons choisi de jouer avec les chiffres. Latitudes et longitudes d'abord, car l'Union est aussi affaire de géographie. Altitudes ensuite, pour ajouter une troisième dimension à notre atlas. Multitude enfin, pour rendre compte de la diversité socio-économique de l'espace dans lequel nous vivons. Neuf sujets pour entrer dans la réalité européenne d'une autre manière. Notre voyage passe aujourd'hui par le point culminant de l'UE, le Mont Blanc. La seconde étape vous emmènera, samedi prochain, en Bulgarie, dans la région de Severozapaden, la plus pauvre de l'Union.

Les très nombreux alpinistes s'engagent généralement de nuit depuis le refuge du Goûter, pour atteindre le sommet avec l'aube, en passant par le Dôme du Goûter (à droite) et l'arête des Bosses.

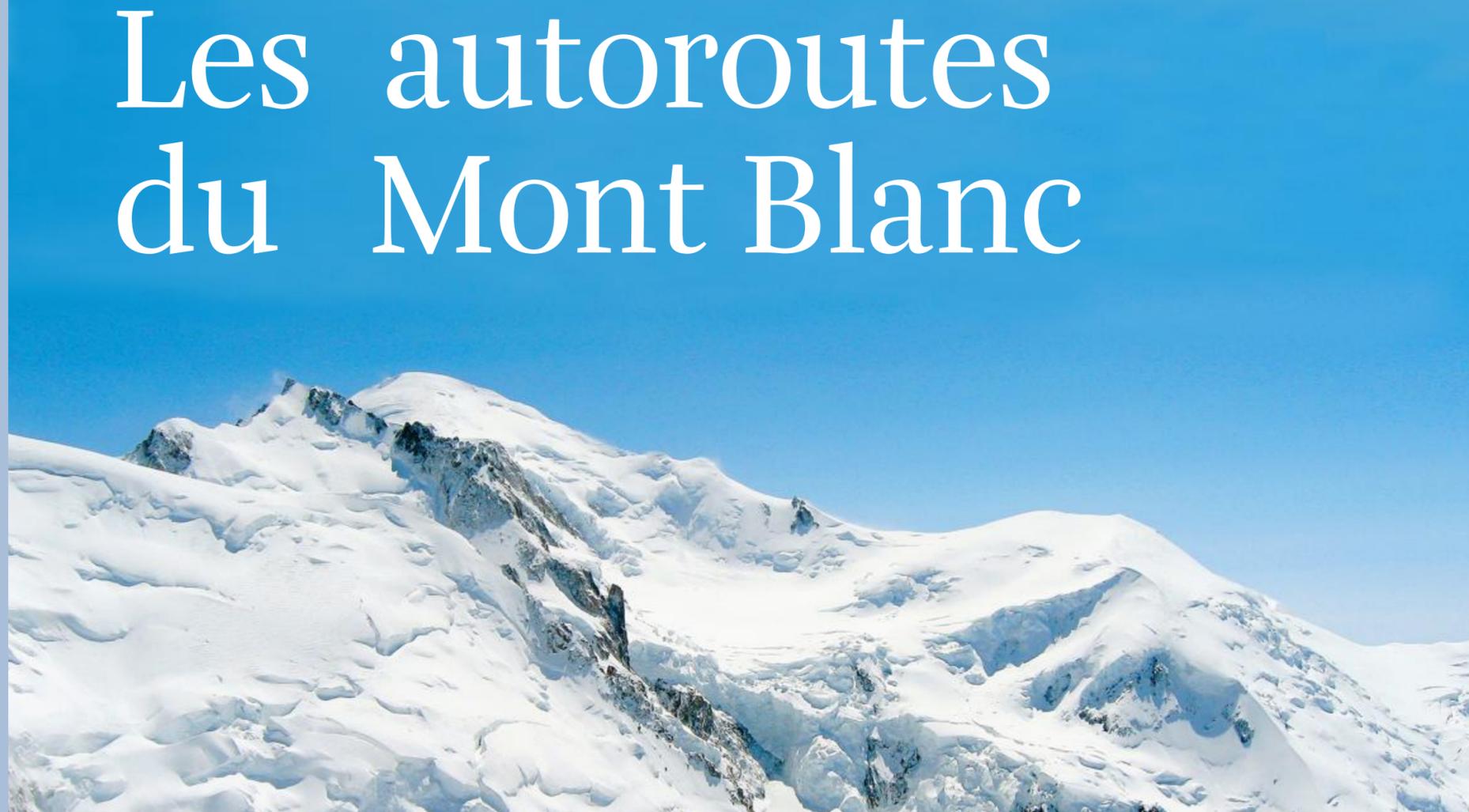
L'ascension du Mont Blanc par la "Voie normale", le chemin le plus facile pour atteindre le sommet, se révèle très éloignée d'une aventure solitaire.

Ce reportage a été réalisé avec le soutien du Fonds pour le journalisme en Communauté française.

lalibre.be

DOSSIER

Retrouvez, sur le site de "La Libre", la carte des points extrêmes de l'Union et une série de photos.



Les autoroutes du Mont Blanc

► Le Mont Blanc est surfréquenté par les alpinistes et les camions.

► Le trafic de poids lourds à travers les Alpes reste pour elles un défi majeur.

Reportage **Sabine Verhest**
Envoyée spéciale
dans le massif du Mont Blanc

Bonjour ! Vous montez au refuge du Goûter ? La dame opine du chef, le souffle court, le dos courbé sous le poids de son sac et de la fatigue qui se manifeste déjà, après deux heures de marche en montagne depuis le terminus du tramway du Mont Blanc, qui emmène jusqu'à 2372 mètres d'altitude. "Et vous avez réservé pour la nuit ? Oui ? Très bien, bonne journée !" Tsering Sherpa travaille pour la municipalité de Saint-Gervais-les-Bains, qui

– comme son nom ne l'indique pas – abrite le point culminant de l'Union européenne. Ce Népalais, originaire de la région de l'Everest, s'expatrie ici deux mois par an; il est l'un des trois "ambassadeurs" chargés d'informer les alpinistes en période de surfréquentation du Mont Blanc.

Posté en bordure du glacier de Tête Rousse, devant une cabane où flottent des drapeaux à prière tibétains, l'homme fait de la prévention. Il interpelle les ascensionnistes sur l'interdiction du bivouac et la nécessité d'avoir réservé son lit dans un refuge avant d'attaquer le sommet. Il se permet parfois aussi un commentaire sur l'utilisation du matériel indispensable : cordées inefficaces et équipements inadaptés restent légion, comme on a pu le remarquer avec ce grimpeur croisé dans les rochers de l'aiguille du Goûter, dont le fameux couloir est connu pour ses chutes de pierres mortelles, avec un casque de vélo à l'envers sur la tête... Mais, comme le dit Tsering Sherpa, "on n'est pas de la police et ils font ce qu'ils veulent". En l'occurrence, beaucoup décident de poursuivre l'ascension du

toit de l'Europe occidentale, à 4 810,45 mètres exactement. ⁽¹⁾ Qu'ils soient bien équipés, ou non. Qu'ils aient un toit pour la nuit, ou non.

Cet été encore, l'afflux s'est révélé tel que des alpinistes en surnombre ont dû passer la courte nuit avant leur ascension assis dans la salle commune du refuge du Goûter. Ils ont beau se montrer inconscients, "on ne peut quand même pas les laisser dormir dehors", à 3800 mètres d'altitude, soupire Amélie, qui fait partie de la jeune équipe de gardiens. Près de 30 000 personnes plus ou moins affûtées tentent l'ascension chaque année, sur une durée de 110 jours par saison. "Beaucoup viennent de l'est de l'Europe, de Russie, de Pologne, de Macédoine", constate Anselme Baud, guide de haute montagne et grand skieur de l'extrême. ⁽²⁾ Lui-même a emmené au sommet un curé polonais qui rêvait d'y dire la messe !

Au petit matin, alors que les premiers alpinistes redescendent déjà après quatre heures d'ascension nocturne et un lever de soleil magique sur les Alpes, les cordées se suivent à la queue leu leu sur l'arête des Bosses, qui longe

la frontière italienne. En ce vendredi de juillet, au cœur d'un été quasi hivernal, la "Voie normale" a des allures, si pas d'autoroute, de nationale encombrée de vacanciers. On ne s'éternise donc pas au sommet. Le maire de Saint-Gervais, Jean-Marc Peilleux, a beau répéter que le Mont Blanc ne doit pas devenir "un parc d'attractions", le symbole qu'il représente attire plus que jamais. "Comme le marathon de New York ou le Kilimandjaro, les gens veulent l'avoir fait", analyse Anselme Baud. "Ce sont des consommateurs, beaucoup moins passionnés par la montagne" que par l'exploit. Or, "le Mont Blanc ne doit pas être un produit de grande consommation, mais redevenir un lieu privilégié où la règle de conduite est le respect", insiste M. Peilleux.

L'élu organise des ramassages de déchets sur la "Voie normale" et plaide pour un permis d'ascension censé encadrer une fréquentation qui n'est d'ailleurs pas sans impact sur la faune et la qualité de l'eau notamment. Mais pour Aurélien Dautrey, chargé de mission à Mountain Wilderness, une association transnationale de protection de

la montagne, il s'agit avant tout de se montrer cohérent dans les politiques. "L'accès au Mont Blanc est géré avec une schizophrénie totale", relève-t-il. "D'un côté on se plaint du monde, du fait que des alpinistes fassent leurs besoins partout et laissent leurs déchets. De l'autre, à peu près les mêmes ont proposé de faire monter le train du Mont Blanc plus haut, de sécuriser la traversée du couloir du Goûter et de construire un refuge encore plus gros au Goûter. Si l'on veut limiter la fréquentation, il faut arrêter de faciliter l'accès au Mont Blanc et de tout faire pour que plus de monde monte là-haut !"

"La surfréquentation du Mont Blanc n'est pas le problème principal du massif", estime cependant Eric Fournier, le maire de Chamonix. D'ailleurs, hormis "les kilomètres de queue" vers le sommet mythique et sur ses terrains d'entraînement, le massif est de plus en plus désert,

Suite en page 16

Suite des pages 14-15

constate Anselme Baud. Le problème principal, pense donc M. Fournier, "ce sont les camions, le traitement des gaz à effet de serre et l'adaptation de notre habitat résidentiel et touristique à l'enjeu majeur du réchauffement climatique".

Pendant que les alpinistes visent la cime du mont, les poids lourds en traversent le cœur. Une autre "autoroute", que celle qui mène au point culminant de l'Union, meurtrit la vallée de l'Arve : la "Route Blanche", qui coupe des villages en deux et traîne les poids lourds fatigués jusqu'à plus de 1 100 mètres d'altitude, à l'entrée du tunnel du Mont Blanc reliant Chamonix la Française à Courmayeur l'Italienne.

A sa création, le chaînon souterrain avait tout son sens. "A l'ouverture du tunnel du Mont Blanc en 1965, le général de Gaulle et son homologue italien Giuseppe Saragat évoquaient le lien entre les populations, la construction européenne, très importants ici plus qu'ailleurs ! Le tunnel permet de réunir au-delà de la barrière montagnaise. Nous avons des échanges forts avec la Vallée d'Aoste et des liens peuvent s'effectuer au-delà de l'Italie", explique Eric Fournier. Mais les deux dirigeants "n'avaient pas du tout évalué les conséquences routières de ce type d'ouvrage". Au fil des ans, le tunnel est devenu un axe important du transport routier international, un maillon entre l'Europe centrale et la Péninsule ibérique notamment.

Le trafic alpin, dans son ensemble, est sujet à controverses depuis des années. Dans son livre blanc sur les transports, la Commission européenne avait plaidé, en 2001, pour le développement du ferroutage et du transport maritime, afin d'alléger les routes des Alpes et d'épargner une surpollution à la région. Si la Suisse surtout mais aussi l'Autriche transfèrent de plus en plus les marchandises sur voies ferrées, l'Italie et la France n'ont toujours pas pris le virage. "En Suisse, 70 % du transport de marchandises se fait par le rail et 30 % par la route. En France, c'est l'inverse. Au lieu d'investir dans le rail, on construit des routes à n'en plus finir", déplore Jean-Pierre Comelieu, président de l'Association pour le respect du site du Mont Blanc.

Pour ce Namurois expatrié, attiré par la montagne et l'air qu'il pensait pur, la solution passe à tout le moins par l'adoption d'une écotaxe digne de ce nom ; car la toute nouvelle directive sur l'eurovignette (adoptée lundi et à laquelle s'est notamment opposée l'Italie) permettra certes aux pays membres qui le veulent de taxer les poids lourds pour leur pollution atmosphérique et sonore, mais ne va pas encore assez loin à ses yeux. Le rééquilibrage des investissements étatiques entre la route et le rail, afin de rendre ce dernier moins cher, plus fiable et plus souple, se révèle également indispensable pour séduire les transporteurs internationaux. Les Chamoni-



Le 20 août, il fallait patienter deux heures pour entrer dans le tunnel. Une bouteille d'eau était distribuée aux automobilistes.

niards avaient d'ailleurs beaucoup espéré du projet de tunnel ferroviaire permettant de relier Lyon à Turin pour désengorger leur vallée, déjà fort polluée par l'industrie et le chauffage résidentiel – la commune de Passy, au pied du Mont Blanc, enregistre des records nationaux de pollution de l'air ! Mais le projet, cofinancé par l'Union, a été remis aux calendes grecques faute de soutiens.

L'accident du tunnel du Mont Blanc qui, le 24 mars 1999, tua 39 personnes, aurait pu réveiller les consciences. A l'époque, 2 500 à 2 600 camions en moyenne s'y engouffraient tous les jours. Les habitants de la vallée de l'Arve se sont d'ailleurs pris à rêver, bercés par les propos encourageants. "La vraie solution au problème, c'est le développement le plus rapide du ferroutage et le retrait des camions du tunnel", affirmait le président Jacques Chirac le



Tsering Sherpa informe les alpinistes, en période de surfréquentation.

3 avril 1999. Après trois ans de travaux et de fermeture du lieu de la catastrophe, le trafic a repris progressivement, et, aujourd'hui, "on en est à 1 800 camions par jour en moyenne, avec des pics à 2 500 – 2 600 en milieu de semaine. Et des 40 tonnes !", soupire M. Comelieu.

En ce samedi d'été, l'entrée est d'ailleurs une nouvelle fois saturée : "90 minutes de file", annonce un panneau lumineux côté français, tandis qu'à Courmayeur, la file de voitures s'étire à n'en plus finir. "Un km, c'est 50 minutes d'attente. On attend parfois trois heures", témoigne Cathy, accompagnatrice en montagne. Avec ses 7 mètres de large, il trafore del Monte Bianco, auquel on accède par une route sinueuse et pentue précédée de voies rapides, est un véritable goulet d'étranglement. Pour Jean-Pierre Comelieu, c'est sûr, "tôt ou tard, on va doubler le tunnel" : "un gamin de 5 ans comprendrait que la situation actuelle n'est pas logique".

Or, comme le pointe Eric Fournier, le tunnel du Mont Blanc n'est "plus du tout en phase avec la réalité écologique et économique actuelle", "ce n'est pas un ouvrage de base ferroviaire comme on les conçoit actuellement. Ce n'est pas le Lötschberg ni le Gothard !". Ces deux tunnels suisses font partie des "nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes", incluant l'ouverture de longs tubes qui, pour éviter la débauche d'énergie engendrée par la montée en altitude des poids lourds jusqu'à leur entrée, partent de beaucoup plus bas dans la vallée. Le premier a été inauguré en 2007, le second est encore en construction. Si la Suisse a su développer une politique en pointe en la matière, elle a aussi dû négocier avec l'Union européenne, dont elle n'est pas membre, pour pouvoir mettre en

œuvre sa vision des transports. Elle a ainsi accepté le passage des camions de 40 tonnes sur son territoire et peut, en échange, leur appliquer une redevance plus élevée lui permettant d'investir dans ses projets.

Que son pays mise encore tant sur la route, Eric Fournier, ancien vice-président de la région Rhône-Alpes délégué aux transports, ne se "l'explique pas". "L'abandon du fret ferroviaire par la France est pour moi une source de désarroi profond." Mais il se veut "optimiste". "On ne pourra pas continuer ad vitam aeternam à faire passer des norias de camions dans tous les sens. L'économie rejoindra l'environnemental, j'en suis absolument persuadé".

En attendant, il investit dans le transport collectif dans sa municipalité, non sans mettre à contribution ATMB, l'entreprise qui gère les autoroutes et tunnel du Mont Blanc. Mais qu'on se le dise, "le but n'est pas de fermer le tunnel". L'objectif serait plutôt de lui redonner une taille humaine, de limiter l'accès aux transporteurs de la région, d'en revenir à l'idée initiale, celle du rapprochement entre les peuples dans le respect d'un site qui, aussi surprenant que cela puisse paraître, ne bénéficie d'aucune protection internationale.

→ (1) Il existe un sommet plus élevé en Europe, en Russie, dans le nord du Caucase : le Mont Elbrouz, qui culmine à 5 642 mètres.

→ (2) L'ancien professeur de l'École nationale de ski et d'alpinisme est l'auteur de l'ouvrage "Mont Blanc et Aiguilles rouges à ski", aux éditions Nevicata.

■ France/Rwanda

Kagame tourne la page

► Paul Kagame a déclaré avoir "parlé d'avenir" avec Nicolas Sarkozy.

► Le président rwandais a été interpellé sur les droits de l'homme.

En venant ici, nous regardons vers l'avenir plutôt que vers le passé, je suis ici pour construire l'avenir, pas le passé. Tous les sujets dont nous avons parlé ont été abordés dans le contexte de l'avenir", a martelé Paul Kagame à l'issue d'un déjeuner au palais de l'Élysée avec Nicolas Sarkozy. "J'ai plaidé pour plus de commerce, plus de partenariat", a insisté le président rwandais. "Les Français sont libres de venir et d'investir au Rwanda, dans le tourisme, les grandes infrastructures, et ainsi de suite, et les Rwandais sont heureux de venir et faire des affaires en France, il y a des flots d'investissements des deux côtés", a-t-il ajouté.

M. Kagame a écarté toutes les questions de la presse concernant le passé des relations tumultueuses entre Paris et Kigali.

Paul Kagame a affirmé qu'il souhaitait relancer les relations avec Paris sur de nouvelles bases et ne demandait pas d'"excuses" pour le rôle de la France au Rwanda en 1994, même si un rapport rwandais accuse toujours les militaires français d'avoir participé au génocide. "L'objectif est de trouver les moyens de dépasser nos différends passés et de voir comment aller de l'avant", avait-il insisté.

Les différends entre les deux pays se sont incarnés ces dernières années sur le terrain judiciaire. Plusieurs proches de Paul Kagame ont été mis en examen dans l'enquête menée en France sur l'attentat du 6 avril 1994 contre l'avion du président rwandais Juvénal Habyarimana. La délivrance des mandats d'arrêt en novembre 2006 avait provoqué la rupture des relations diplomatiques entre Paris et Kigali, qui a duré jusqu'en 2009.

Dans la matinée, le dirigeant rwandais, arrivé au pouvoir avec la rébellion tutsi du FPR qui a mis fin aux massacres des génocidaires hutu, qui ont fait 800 000 morts en 1994 selon l'Onu, a été interpellé sur le virage autoritaire pris par son régime, selon les ONG.

Un représentant de Human Rights Watch a demandé à Paul Kagame ce qu'il comptait faire en matière de droits de l'homme, citant la détention d'opposants politiques à son régime. Un membre de Reporters sans frontières a enchaîné en évoquant la fermeture temporaire de journaux et des journalistes tués ou devant fuir le pays. "Je ne comprends pas de quoi vous voulez parler", a

répondu le président Kagame, en déclinant à ces organisations le droit de s'ériger en professeurs des droits de l'homme dans son pays.

En début d'après-midi, quelque 200 personnes, pour la plupart des Rwandais, ont défilé à Paris contre Paul Kagame, le qualifiant d'"assassin" et demandant la libération des "prisonniers politiques" au Rwanda. Sur le perron de l'Élysée, le président rwandais a répondu que ces manifestants "auraient dû encourager" sa rencontre "utile" avec Nicolas Sarkozy.

Le président français n'a, lui, fait aucune déclaration à l'issue du déjeuner, mais l'Élysée a ensuite salué dans un communiqué cette rencontre comme "une nouvelle étape dans le processus de normalisation entre les deux pays". Nicolas Sarkozy a également "réaffirmé son attachement à l'Etat de droit et à la coopération judiciaire entre la France et le Rwanda", selon l'Élysée.

La présidence a aussi indiqué que l'Agence française de développement s'appropriait à faire passer ses engagements au Rwanda de 23,7 à 42,2 millions d'euros. "Dans le secteur de l'énergie, la France accompagne d'ores et déjà le programme national d'accès à l'électricité au Rwanda" et Nicolas Sarkozy "a exprimé la disponibilité de la France à contribuer au démarrage du programme rwandais de géothermie et aux études sur l'exploitation du gaz méthane du lac Kivu".

La venue en France de Paul Kagame se heurte toutefois à des remous au sein de la classe politique – le chef de la diplomatie française Alain Juppé est absent – et chez les militaires français. L'ex-ministre de la Défense Hervé Morin a regretté lundi que Paul Kagame n'ait pas fait sa "part du chemin" vers la réconciliation. "Recevoir M. Kagame n'était pas nécessaire", a-t-il dit.

L'AFVT, l'Association française des victimes du terrorisme rappelle dans un communiqué qu'"à ce jour, l'instruction continue de désigner le général Paul Kagame, lui-même protégé par son immunité de chef d'Etat, en tant que commanditaire de cet attentat". Les familles françaises des victimes ressentent "un certain sentiment de malaise au regard de cette visite officielle, laquelle n'est pas sans rappeler le précédent de la visite en France, en décembre 2007, de Mouammar Kadhafi, lui-même mis en cause dans l'attentat du DC 10 d'UTA", souligne l'association, souhaitant "que les responsables de cet attentat puissent être jugés".

Kigali avait riposté en publiant en 2008 un tonitruant rapport, accusant la France d'avoir joué un rôle actif dans la préparation du génocide et citant l'actuel chef de la diplomatie française, Alain Juppé, qui était en 1994 ministre des Affaires étrangères du gouvernement Balladur. (AFP et AP)



Paul Kagame a évité les questions embarrassantes et affirmé miser sur l'avenir.