



Les remontées mécaniques dynamisent les régions – de quoi la branche a-t-elle besoin ?

Peter Vollmer, Directeur de Remontées Mécaniques Suisses

Chers membres de Remontées Mécaniques Suisses,
Chers hôtes,
Mesdames, Messieurs,

A travers le choix du thème de l'assemblée d'aujourd'hui, « les remontées mécaniques dynamisent les régions », nous souhaitons mettre en évidence le rôle central de notre branche dans le développement des régions. Les études sur la création de valeur effectuées ces dernières années dans plusieurs parties du pays mettent au jour de manière scientifique ce que nous savons depuis longtemps : l'économie des remontées mécaniques occupe une fonction centrale dans le développement global des différentes régions. Ceci est particulièrement manifeste en hiver, car sans les remontées mécaniques et leur offre de sports de neige (qui comprend non seulement le transport, mais également l'ensemble de la préparation et de la sécurisation des pistes), les stations seraient pour ainsi dire désertes.

La création de valeur ultérieure se greffe directement sur notre infrastructure de base : l'hôtellerie, la restauration, les magasins de sport, l'artisanat local etc. Nous dépendons évidemment nous mêmes de ces services, car au final les clients choisissent leur lieu de vacances sur la base de l'ensemble de l'offre qui y est proposée.

Notre invité Hansjörg Trachsel, Conseiller d'Etat du canton des Grisons, approfondira ce thème, et je suis impatient d'apprendre comment il nous classera par rapport à l'hôtellerie. Souvent, on ne peut s'empêcher de penser que la politique touristique n'est pas assez consciente du rôle central joué par les remontées mécaniques et que même la population locale, dont le revenu dépend pourtant directement ou indirectement du tourisme, n'apprécie pas leur fonction à sa juste valeur. Il est important de mettre ce thème en avant et de le placer fréquemment dans le champ de l'attention. Nous avons besoin de cette prise de conscience, car dans de nombreux domaines nous dépendons directement du bon vouloir de la population et de l'attitude constructive des autorités. En proposant de bons produits, nous contribuons grandement à gagner ce soutien de la population, mais pour atteindre ceux qui n'utilisent pas eux-mêmes nos installations, il faut précisément une action plus large. Il n'est pas rare que les autorités de surveillance et d'autorisation soient également trop éloignées des problèmes.

Pourquoi est-ce que je dis tout cela?

La réponse est simple : en tant que branche des remontées mécaniques, nous avons besoin de conditions cadres acceptables, de même que d'autorités et de partenaires qui prennent en compte les conséquences que leur action peut avoir sur les entreprises. Dans les zones alpines, un simple retard dans le traitement d'une autorisation peut retarder un projet de construction d'une année entière, et peut avoir des conséquences existentielles sur le plan économique pour les remontées mécaniques.

Nous nous trouvons sur un marché où la concurrence est rude ; pas tellement entre les entreprises suisses, mais plus avec les pays voisins d'une part, et d'autre part avec la large offre que propose notre société de loisirs en constante mutation.

Lorsque nous parlons de bonnes conditions cadres, nous ne demandons pas un blanc-seing pour des pratiques irresponsables. Ceci doit être souligné en particulier au niveau de l'environnement.



Lorsque l'on passe en revue les efforts effectués par la branche dans ce domaine, on constate qu'énormément a été fait. On peut relever ici le suivi environnemental des constructions que la branche a initié elle-même, l'exploitation de plus en plus économique des descentes pour sports de neige sur le plan énergétique, ou encore notre soutien aux directives pour l'élimination des installations hors service. Nous ne savons que trop bien qu'une nature intacte est pour nous un capital touristique essentiel. En permettant à nos hôtes de découvrir la splendeur des Alpes, nous apportons même la plus grande des contributions pour sensibiliser la population à l'égard de la nature et de l'environnement.

Cela nous fâche dès lors d'autant plus – permettez-moi pour un temps de m'exprimer de manière plus dure et quelque peu plus polémique – lorsque des ordonnances conçues sur les pupitres de la Berne fédérale entravent massivement notre travail, en entraînant des retards et des coûts d'experts qui n'ont au final aucun effet positif sur la nature elle-même.

Deux exemples :

Une nouvelle ordonnance de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), l'Ordonnance sur les prairies sèches, entraîne des complications majeures pour une bonne part de nos installations, alors même que celles-ci ne sont pour rien dans le problème à résoudre, causé par l'exploitation agricole, comme l'OFEV l'a d'ailleurs reconnu lui-même.

Comme deuxième exemple, je citerai l'Ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE), qui se trouve en phase d'approbation. Ici également nous sommes confrontés à une proposition qui dans notre domaine ne s'oriente pas à la question elle-même – c'est-à-dire l'impact sur l'environnement – mais sur le type de concession des installations : fédérale ou cantonale. Ici, un office a tout à coup décidé que les processus en cours devaient eux aussi être soumis aux nouvelles dispositions, ce qui signifie ni plus ni moins une application rétroactive de l'ordonnance.

Et cela n'est pas tout : dans un bel élan d'obéissance anticipée, l'Office fédéral des transports (OFT) souhaitait appliquer lui aussi les nouvelles dispositions, et exigeait même dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans l'EIE supplémentaire, alors même que l'ordonnance n'a pas encore passé les obstacles internes du département, sans même parler pour l'instant de son approbation par le Conseil fédéral. Nous avons pu au moins empêcher ceci. Suite à notre intervention, les dispositions transitoires prévues, très discutables sur le plan légal, ont été rayées du projet.

En ce qui concerne le point central de notre critique, la question est encore ouverte ; elle devrait être tranchée demain déjà ou sinon dans les prochaines semaines.

Que tirer de cela?

Il est inadmissible de devoir constater dans notre branche, et alors même qu'on lui attribue un rôle central au niveau de la politique régionale et touristique, que l'existence des entreprises est encore et toujours mise en danger par des décisions incompréhensibles des autorités.

Nous disposons aujourd'hui d'une année et demie d'expérience au niveau de la mise en pratique de la nouvelle loi sur les installations de transport à câbles. Je me suis longtemps demandé si ce lieu n'était pas trop public pour tirer un bilan. Un partenaire important, comme l'OFT l'est pour nous, ne devrait pas être inutilement cloué au pilori. Nos membres, comme nous-mêmes, devront encore travailler à l'avenir avec l'OFT. Dans ce jeu de forces et de dépendances, il nous appartient d'appeler les choses par leur nom.



Qu'est-ce que je veux dire par là?

La nouvelle loi a très largement satisfait nos demandes. Lors de l'édiction de l'ordonnance déjà, nous avons cependant constaté que tous les services de l'administration n'étaient pas prêts à accepter sans autres les décisions de l'autorité législative, des décisions qui avaient en partie été prises contre leur volonté. Cela avait cependant pu être corrigé.

Les « perdants d'hier » doivent aujourd'hui appliquer la nouvelle législation. Dans de nombreux cas cela a fonctionné sans problème, mais sur plusieurs questions centrales cependant, nous rencontrons une résistance opiniâtre qui se manifeste entre autres au niveau des nouveaux audits, où plusieurs responsables de l'OFT souhaitent introduire à nouveau l'ancienne conception.

Certaines expériences inacceptables ont également fait suite au tragique accident de janvier dernier dans l'Oberland bernois. L'entreprise concernée a agi de manière remarquable sur le plan humain, et elle a tiré des conséquences on ne peut plus logiques et claires pour l'exploitation. Le Service d'enquête sur les accidents des transports publics (SEA), chargé, conformément à l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accident des transports publics, de la détermination des causes, a fait, pour l'exprimer de manière polie, une impression moins professionnelle.

Un point doit être clair : lorsque sur la base de son enquête sur place, le SEA ne prévoit pas de mesures immédiates qu'il pourrait adresser aux autorités de contrôle dans l'optique d'une recommandation pour les autres entreprises, message qui lui revient légalement et qu'il a le devoir d'adresser, il est inacceptable qu'avant même la fin de l'enquête les autorités de contrôle soient prises de panique, et cherchent à imposer par précaution le plus d'ordonnances possibles auprès des autres entreprises.

Il est intéressant de constater que nous partageons ici, aussi bien avec les fabricants qu'avec le Concordat intercantonal sur les téléphériques et les téléskis (CITT) exactement le même avis sur les points conflictuels. Dans nos contacts sur le plan international avec d'autres autorités de contrôle également, nous pouvons constater que nous faisons tout sauf fausse route. Nous soulignons enfin ces points en accord avec notre conseiller technique, qui a lui même travaillé pour l'OFT. Notre objectif n'est pas de placer globalement l'OFT sur le banc des accusés, car nous travaillons de manière efficace et constructive dans de nombreux domaines, avec plusieurs responsables et collaborateurs.

Le message d'aujourd'hui est un appel urgent. Nous n'avons aucun intérêt à affaiblir l'OFT, et nous désirons même le renforcer, car seuls des responsables sûrs d'eux sont à même de prendre de vraies décisions et d'assumer des risques. Il n'y aurait rien de pire que des autorités de contrôle cherchant par leur travail à se mettre à l'abri plutôt que d'assurer de manière raisonnable la sécurité des installations.

Au niveau des conditions cadres dont nous parlions, on peut relever un nombre croissant de projets et de développements qui influencent directement notre activité :

- nouvelles bases légales dans le domaine de la Réforme des chemins de fer, qui trouvent également une application au niveau des remontées mécaniques ;
 - libéralisation du marché de l'électricité ;
 - loi sur les sports à risques, dont le domaine d'application n'est pas encore fixé de manière définitive ;
 - révisions prévues de la loi sur la durée du travail ;
 - campagnes de prévention de la Suva et du bpa ;
 - interventions de la Commission de la concurrence au sujet de la collaboration avec les écoles de ski ;
 - décisions de politique touristique du SECO
 - différents points de politique fiscale, aussi bien au niveau de la révision de la TVA qu'en ce qui concerne l'impôt sur les huiles minérales
- etc.



Seilbahnen Schweiz
Remontées Mécaniques Suisses
Funivie Svizzere

Toujours dans le cadre de nos ressources et des priorités nécessaires, nous poursuivrons notre action.

En tant que branche sûre d'elle, nous ne voulons pas nous lamenter, mais nous saisir de plusieurs éléments – je pense entre autres à la question climatique – et les relever comme des défis, comme des moteurs d'innovation nécessaires pour assurer l'avenir.

Cela n'est cependant possible que si nous agissons de concert, que si en tant qu'économie des remontées mécaniques – et ici je comprends en particulier les fabricants dans tous les domaines, mais également les autorités – nous développons une volonté commune. Je remercie dans ce sens tous les membres, membres amis, partenaires et autorités pour la collaboration commune.

Un directeur ne peut enfin rien réaliser seul, il a besoin d'une équipe motivée. Ma reconnaissance va ainsi également à tous les collaborateurs de Remontées Mécaniques Suisses.