

Alpenstädte

→ Alpine Urbanität für eine vielfältige Zukunft

Villes alpines

→ L'avenir pluriel de l'urbanité dans les Alpes

Città alpine

→ Urbanità alpina per un futuro poliedrico



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

une cité de mineurs

resiliente Entwicklung

abitudini di vita e costumi

lo snodo del traffico

Energievernunft

les vélos jaunes

Low-Carbon-Städte

« Au bout de chaque rue,
une montagne »

soldati, religiosi, giudici, artigiani e commercianti

Freilichtmuseum

Kathedrale der Kuh

observer le loup et l'ours

Constructive Alps

Zwitter aus Dorf und Stadt

le mythe du chalet

logistische Hinterhöfe

interconnessione crescente

strutture pubbliche moderne

Kolonialisten des peripheren ländlichen Raums

Convenzione delle Alpi

Gesandte der päpstlichen Nuntiatur

importants dysfonctionnements

l'attractivité touristique

l'ancrage local

lottare contro lo spopolamento

das Siedlungskontinuum



Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Les contributions des personnalités invitées à s'exprimer dans ce numéro ne reflètent pas forcément l'opinion de la rédaction.

I contributi firmati non rispecchiano necessariamente l'opinione della redazione.

INHALT

EDITORIAL	3
LEITARTIKEL Die zunehmende Vernetzung macht die Alpenregionen städtischer	4
LEITARTIKEL So nah und doch so fern – Alpenstädte und ländliche Räume werden Kooperationspartner	7
KOLUMNE Fünf Trommelwirbel für die Alpenstadt	10
BUND Constructive Alps	13
ZU GAST «Um Lösungen für die Alpenstädte zu finden, muss man zuerst die richtigen Fragen stellen.» Gespräch mit Cirinne Rechsteiner, Nicolas Belissent und Meriem Jebali	14
AUSLAND Idrija zwischen lokaler Verankerung und globaler Zukunftspartizipation	19
PRAXIS Altdorf: Kleinstadt mit urbanen Qualitäten	22
PRAXIS «Città Ticino» gestaltet zersiedelte Landschaft als urbanen Raum	24
FORSCHUNG Erhalt der alpinen Natur: Der Chalet-Mythos hat ausgedient	26
REPORTAGE Wo Stadt und Berg aufeinandertreffen	28
KOLUMNE Motoren, Marktplätze und Hinterhöfe	32

SOMMAIRE

EDITORIAL	35
GRAND ANGLE Les Alpes, toujours plus connectées, toujours plus citadines...	36
GRAND ANGLE Villes alpines et espaces ruraux: des partenaires à la fois si proches et si différents	39
POINT DE VUE Les villes alpines face au défi de la raison	42
CONFEDERATION Constructive Alps	45
INVITES « Pour trouver des solutions dans les villes alpines, il faut d'abord poser les bonnes questions. » Entretien avec Cirinne Rechsteiner, Nicolas Belissent et Meriem Jebali	46
ETRANGER L'avenir d'Idrija : entre ancrage local et mondialisation	51
PRAXIS Altdorf, petite ville aux qualités urbaines	54
RECHERCHE Préservation de la nature alpine : le mythe du chalet n'est plus d'actualité	56
REPORTAGE « Au bout de chaque rue, une montagne. » (Stendhal)	58
POINT DE VUE Moteurs, parcs d'activités et arrière-cours	62

SOMMARIO

EDITORIALE	65
ARTICOLO DI FONDO La crescente interconnessione rende le regioni alpine più urbane	66
ARTICOLO DI FONDO Così vicini, così lontani: le città alpine e gli spazi rurali diventano partner di cooperazione	69
OSPITE “Per trovare soluzioni per le città alpine bisogna innanzitutto porre le domande giuste.” Intervista a Cirinne Rechsteiner, Nicolas Belissent e Meriem Jebali	72
PRAXIS Città Ticino: dalla dispersione insediativa a nuovi spazi urbani di qualità	77
REPORTAGE Dove città e montagna si incontrano	80
RUBRICA Motori, mercati e cortili	84

IMPRESSUM	87
-----------	----

«Die Alpenstädte arbeiten für ihre Zukunft.»



Silvia Jost
Leiterin Internationales, ARE
silvia.jost@are.admin.ch

Als Schweizer Vertreterin der Alpenkonvention und der Makroregionalen Strategie für den Alpenraum (Eusalp) bin ich oft in Alpenstädten unterwegs. Zwar verbringe ich die meiste Zeit in Sitzungszimmern. Doch im Kontakt mit den Menschen spürt man, dass viele dieser urban gewordenen Alpengebiete weit mehr zu bieten haben als Seilbahnen, Raclette und Bergpanorama: Hier wird nach guten Alternativen zum Wintertourismus gesucht, dort werden weitsichtige Energiestrategien angestossen. Vielerorts ist man dabei, die Stadtkerne neu zu beleben; und im Kampf gegen die Abwanderung eröffnen partizipative Prozesse neue Chancen.

Und so ist das vorliegende Heft viel zu schmal, um diesen alpenweiten Reigen guter Ideen umfassend abzubilden. Darum lassen wir stellvertretend einzelne Vertreterinnen und Vertreter typischer Alpenstädte zu Wort kommen. Mit ihren Aussagen prophezeien sie der alpinen Urbanität eine vielfältige und verlockende Zukunft.

Gleichzeitig haben die Alpenstädte starke Trümpfe: Als regionale Zentren beherbergen sie eine vielfältige Infrastruktur für Versorgung, Bildung, Kultur und Wirtschaft. Als Scharnier zum Unterland spielen sie eine wichtige Rolle als Verkehrsdrehscheibe. Und als Ausgangsort für viele alpine Tourismusdestinationen sind sie ein multinationaler Schmelztiegel für zukunftsweisende Trends und Innovationen.

Die Herausforderung für die Alpenstädte besteht darin, diese zum Teil divergierenden Funktionen so zu koordinieren, dass sowohl Wohnbevölkerung wie Gäste auf ihre Rechnung kommen. Im Bereich Raumentwicklung muss mit den knappen verbleibenden Flächen haushälterisch umgegangen werden. Auch für Alpenstädte gilt deshalb das Postulat der Verdichtung und der Entwicklung nach innen.

Dieses Heft zeigt, dass den Vertreterinnen und Vertretern der Alpenstädte die Gestaltung der Zukunft am Herzen liegt. Es bleibt zu wünschen, dass ihren engagierten Initiativen und Lösungsansätzen Erfolg beschieden sein wird.

Die zunehmende Vernetzung macht die Alpenregionen städtischer

Bernard Debarbieux
bernard.debarbieux@unige.ch



Obwohl die Alpenstädte eher klein sind, spielten sie in der Organisation der alpinen Gesellschaften seit jeher eine wichtige Rolle. Aufgrund der immer stärkeren Einbindung der Alpenregionen in das Territorium der Schweiz und Europas sowie durch die wachsende Mobilität der Bergbevölkerung wandelt sich diese Funktion nun aber radikal.

Allzu oft geht vergessen, dass der Alpenraum auch viele Städte zählt, sodass die Menschen, die dort leben, seit langem mit der städtischen Kultur vertraut sind. Allerdings haben sich diese Alpenstädte in den vergangenen 200 Jahren und vor allem in den letzten Jahrzehnten tiefgreifend verändert. In der Folge wandeln sich auch die urbanen Gesellschaften und die Städte erhalten teils neue Nutzungen.

Werfen wir einen Blick zurück in die Mitte des 19. Jahrhunderts – in jene Epoche also, in der die alpinen Landschaften ihren demografischen Höhepunkt erreichten: Damals gab es in den Schweizer Bergen eine Reihe kleiner Städte, darunter auch einige Kantonshauptorte, die administrative oder – im Zusammenspiel mit den Bistümern – religiöse Funktionen erfüllten und vor allem an Markttagen dem wirtschaftlichen Austausch dienten.

Abhängig von den Zentren

Diese Alpenstädte, die im Wesentlichen von Soldaten, Geistlichen, Richtern, Handwerkern und Händlern geprägt waren, hatten zwar bloss eine bescheidene Grösse. Dennoch entfaltete sich in ihnen ein urbanes Leben, das stark mit dem Rest der Schweiz und manchmal auch mit entfernteren europäischen Regionen verbunden war.

Den Bewohnerinnen und Bewohnern der Bergdörfer standen immer eine oder mehre-

re nahegelegene Kleinstädte zur Verfügung, wo sie die für ihr Leben notwendigen administrativen oder geschäftlichen Angelegenheiten erledigen konnten. Sie waren dadurch weniger autark, als man dies lange glauben wollte. Jede dieser Alpenstädte war das lebendige Zentrum eines kleinen Gebiets, das aus mehreren kleinen Tälern oder dem Abschnitt eines grossen Tals innerhalb eines Gebirgsmassivs bestand.

Die Revolution des Pendelns

Diese zellenartige Struktur ist es, die sich seit Ende des 19. Jahrhunderts fundamental verändert hat. Seit der industriellen Revolution,

die mit einem starken Wachstum der Städte im Mittelland und im Genferseebecken einherging, verloren die Alpenstädte allmählich ihre Autonomie. Ihre Aktivitäten wurden immer mehr von Entscheidungszentren ausserhalb der Bergregionen beeinflusst. Dank der Verbesserung erst der Eisenbahn- und später auch der Strassen- und Autobahnverbindungen waren diese Kleinstädte in den Bergen plötzlich nur noch ein oder maximal zwei Stunden von den grössten Agglomerationen der Schweiz entfernt. Die Tunnels durch den Lötschberg und den Gotthard verstärkten diese Entwicklung auf spektakuläre Weise. In der Folge passte die alpine Bevölkerung ihre Gewohnheiten an die neuen





«Funktionierende Alpenstädte zeichnen sich durch funktionierende Beziehungen zu ihrem Umland, ihrer Region aus. Sind diese Beziehungen stark und gut, ist das für beide von Vorteil.»



MARKUS REITERER
Botschafter, Generalsekretär der Alpenkonvention, Innsbruck

Gegebenheiten an. So werden die nahe gelegenen grösseren Orte in den Bergen heute oft aussen vor gelassen; stattdessen ziehen die Menschen direkt nach Zürich, Bern, Lausanne oder Genf. Immer mehr Bergbewohnerinnen und -bewohner pendeln zwischen ihren Dörfern oder Alpenstädten und den Wirtschaftszentren im Flachland. Umgekehrt sind auch Tausende aus den grossen Städten in die Berge gezogen, sei es, um die Natur und die touristische Umgebung zu geniessen oder um zu ihren familiären Wurzeln zurückzukehren.

Städtische Kultur ist allgegenwärtig

Damit haben sich die individuellen territorialen Einheiten, aber auch die alpinen Gesellschaften insgesamt durch die neuen Infrastrukturen und die dadurch ermöglichte Mobilität verändert. Die Trennung zwischen dörflichen und kleinen urbanen Gesellschaften, die den alpinen Raum traditionell strukturierte, gibt es heute nicht oder fast nicht mehr. Die grossen inneralpinen Täler – zwischen Villeneuve und Siders oder zwischen Visp und Brig entlang der Rhone, zwischen

Bregenz und Chur entlang des Rheins sowie rund um Thun und Interlaken – sind inzwischen mehrheitlich städtisch geprägt und entlang der Hauptachsen stark befahren. Die Urbanität der hier lebenden Menschen ist auch in den Seitentälern zu einem gemeinsamen Merkmal geworden: Viele reisen täglich in die Alpenstädte und immer häufiger auch in die grossen urbanen Zentren der Schweiz. Hinzu kommt, dass etliche touristische Orte wie etwa Davos, Verbier oder die Gemeinden im Oberengadin mit der Entwicklung der Angebote und dem immer intensiveren Austausch zwischen Touristen, Tagesbesucherinnen und Einheimischen nach und nach verstädtern. Die städtische Kultur mit ihren Lebens- und Konsumgewohnheiten, ihren Werten und Bezugspunkten hat sich überall stark ausgebreitet.

Neue Suche nach der lokalen Verankerung

Die emotionale Verbundenheit mit Orten, Tälern und kleinen Bergdörfern ist jedoch nach wie vor gross. In einer zunehmend mobilen Schweiz, deren Landesteile immer enger miteinander vernetzt sind, werden örtlicher

Stolz und lokale Identitäten ständig neu erfunden – als ob die in den Bergen lebenden Menschen, die zwar Städterinnen und Städter geworden sind, dennoch jeden Tag erneut das Bedürfnis verspürten, ihre Beziehung zu ihrer nächsten Umgebung zu kultivieren. Die Verbundenheit mit Landschaft und Kulturwerten, mit traditionellem Wissen und lokalen Festen ist weiterhin stark, auch wenn sie je nach Gruppe, der jemand zugehört, anders gelebt wird. Die Kombination von immer komplexeren Orten mit neuen Formen der Mobilität zeichnet die zeitgenössischen Gesellschaften sowohl in den Alpen als auch anderswo aus. Besonders bemerkenswert ist die Tendenz der alpinen Gesellschaften, sich im Raum auszubreiten und dabei der lokalen Verankerung und insbesondere ihren kleinen Dörfern wieder Sinn zu verleihen.

— (Übersetzung)



BERNARD DEBARBIEUX, *1959, ist Professor für Geografie und Raumordnung an der Universität Genf. In seinen Arbeiten beschäftigte er sich eingehend mit dem Imaginären der Berge im Zusammenhang mit der Entwicklung und Veränderung in den Bereichen Tourismus und Umweltmanagement. Zusammen mit Gilles Rudaz publizierte er *Les faiseurs de montagne* (CNRS-Editions, 2010), ein Buch, das unter dem Titel *The Mountain* (University of Chicago Press, 2015) auch in Englisch erschienen ist, sowie *Die Schweizerischen Berggebiete in der Politik* (vdf Hochschulverlag AG, 2014).

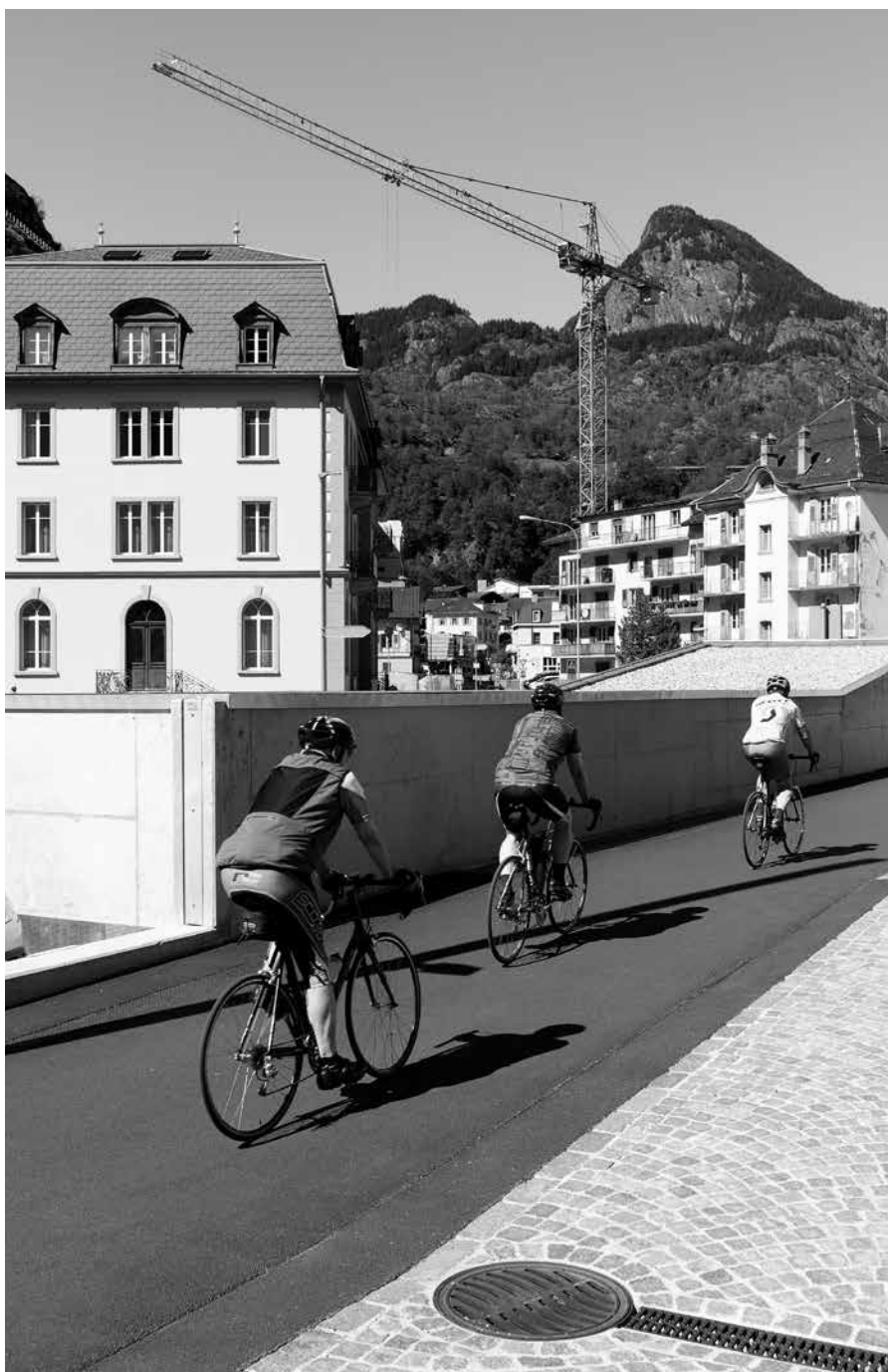
So nah und doch so fern – Alpenstädte und ländliche Räume werden Kooperationspartner

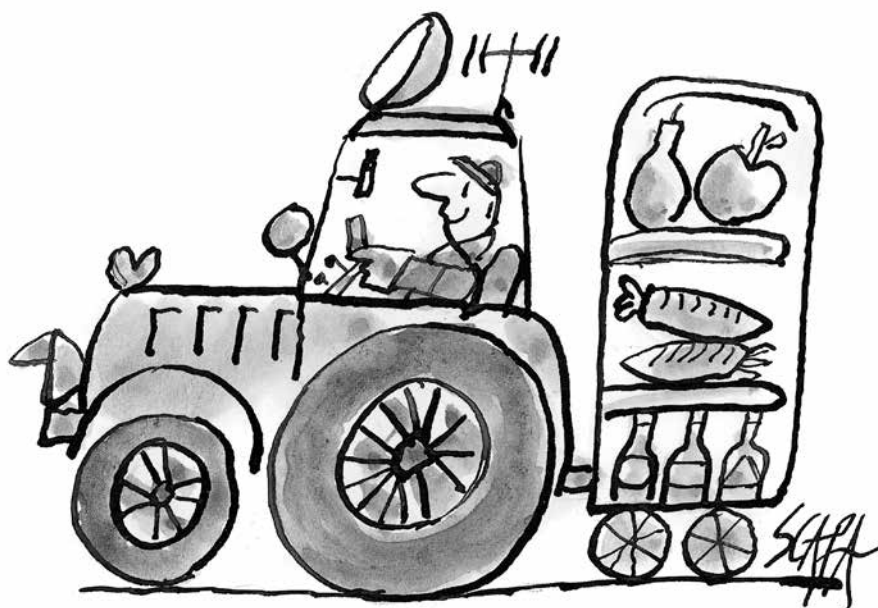
Thomas Streifeneder
thomas.streifeneder@eurac.edu

Trotz grosser Gegensätze und unterschiedlicher Interessen von Alpenstädten und ländlichem Gebiet bietet die enge Verflechtung der beiden Räume ein beachtliches Potenzial für modellhafte Kooperationen und soziale Innovationen. Deshalb sollten sich die alpin-urbanen und die ruralen Akteure im Sinn einer nachhaltigen und resilienten Entwicklung besser abstimmen.

Gegensätzliche Interessen und Perspektiven machen die Beziehungen zwischen den Akteuren von Alpenstadt und Land konfliktträchtig. Die Landbevölkerung drängt in die ehrgeizigen Low-Carbon-Städte, die wachsen und mit planerischen und architektonischen Herausforderungen zu kämpfen haben. Derweil schlagen auf dem bevölkerungsmässig schrumpfenden Land die Infrastrukturen der Energiewende und die Expansion der urbanen Flächen Wunden in die Kulturlandschaft. Über- oder unterirdische Stromtrassen sowie Windkraftanlagen zur Stillung des urbanen Energiehungers entzweien ganze Regionen. Die Frage stellt sich, wie attraktiv Freizeit oder Urlaub zwischen Gewächshäusern, Tierfabriken und Windplantagen sein kann.

Welche nachhaltigen Beziehungen und erfolgreichen Kooperationen zwischen den Bewohnern der zukünftigen Smart Cities und den Energielandwirten sind also denkbar





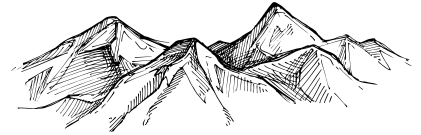
beziehungsweise zeichnen sich ab? Werden städtische E-Biker auf zweispurigen Fahrradwegen in die periurbanen Räume rasen und am Feierabend gemeinsam mit Bauern mit Methoden des Precision Farmings Obst- und Gemüseanbau betreiben? Wird der Landwirt mit dem E-Traktor am Morgen von seinem mit Photovoltaik- und Biomasseanlagen ausgerüsteten, energieautarken Hof starten und durch die von Windrädern verspargelten Landschaften der Energiewende fahren? Womöglich ist er auf dem Weg, die Ernte seiner vertikal bewirtschafteten Felder auf Stadtgebiet einzuholen. Danach füllt er fristgerecht die Kühlschränke seiner veganen Direktabnehmer mit biologisch-dynamischem Obst und Gemüse. Am Abend bewirtet er die bei ihm zu einem Glas Biowein einkehrenden E-Mountainbiker. In der Dämmerung schliesslich pirschen die städtischen Gäste auf beheizte Aussichtsplattformen, um Wolf und Bär zu beobachten oder gar das eigene Wild zu erlegen.

Funktionale Beziehungen langfristig regeln

Die heutigen gesellschaftlichen Entwicklungen rütteln an den Grundfesten der Gewohnheiten aller Akteure. Mögliche Auswege werden emotional diskutiert, sind komplex und enden immer öfter vor Gericht. Wie können integrative und ganzheitliche Strategien der Regionalentwicklung aussehen? Vor dem Hintergrund der technologischen Veränderungen und des Klimawandels ist für eine smarte und resiliente Stadt mehr notwendig, als nur widerstandsfähig zu sein gegenüber Naturkatastrophen. Neue Untersuchungen zeigen, dass es möglichst diversifizierte Geschäftsfelder braucht, fest in die jeweilige Gemeinschaft integrierte Bewohner und eine ganzheitliche räumliche Sichtweise. Resiliente Städte sind über ihre administrativen Grenzen hinaus integriert in Stadtregionen, in ein ausgedehntes Umland, inklusive der peripheren ländlichen Räume. Zukunftsfähige Strategien berücksichtigen also die sozialen und



ökologischen Wechselbeziehungen zwischen urbanen und ruralen Gebieten. Sie beziehen die für die städtische Bevölkerung relevanten und von ihr genutzten Ökosystemleistungen im ländlichen Raum mit ein. Diese funktionalen Beziehungen lassen sich auch auf die am Alpenrand liegenden Städte und die alpinen Regionen übertragen. Die Lebensqualität der Städterinnen und Städter hängt stark von den Ressourcen der umliegenden alpinen und ländlichen Gebiete ab. München und



«Wenn ich heute erlebe, dass inzwischen fast 20 Städte zwischen Ligurien und Slowenien begeistert miteinander an einer gemeinsamen Zukunft arbeiten, dann erfüllt mich das mit Freude und mit Stolz.»



GERHARD LEEB
Journalist, Fotograf und
Autor, Villach / A

verantwortlich. Sie ist nämlich verschwunden beziehungsweise abgelöst worden von «Neuankömmlingen aus der Stadt mit ausgeprägtem Unternehmungsgeist». Diese kennen die Marktgesetze und vermarkten erfolgreich ihre ökologischen Überzeugungen. Bei Houellebecq werden die Städter zu Kolonialisten und Protagonisten des peripheren ländlichen Raums. Es sollte uns in den Alpen gelingen, den Spiess umzudrehen. Die Alpenstädte und ihr Umland sind geografisch eng verbunden. Diese Nähe bietet das Potenzial, Modelle für innovative territoriale Kooperationen zu entwickeln. Die solidarische und soziale Landwirtschaft, der Agrotourismus sowie die Direktvermarktung der bäuerlichen Erzeugnisse in Detailhandel, Gastronomie und Tourismusbetrieben helfen, direkte und kurze Wertschöpfungsketten auszubauen und zu stärken. Dann bleibt Houellebecqs Szenario eines städtisch okkupierten ländlichen Raums tatsächlich nur ein Szenario.

Wien zum Beispiel beziehen ihr Trinkwasser ausschliesslich aus den Alpen. Der Konflikt zwischen Garmisch-Partenkirchen und München zum Thema Wasserversorgung zeigt, wie wichtig es ist, diese Beziehungen zu pflegen und langfristig zu regeln.

Territorial kooperieren zum Nutzen aller

Oder wird es in den peripheren, abwanderungsgefährdeten Gebieten doch so kom-

men, wie in dem von Houellebecq beschriebenen Dorf in der französischen Provinz, «zu Beginn der Zwanzigerjahre des dritten Jahrtausends»? Ein ehemals verlassenener und ungepflegter Marktfleck entpuppt sich bei der Rückkehr des Protagonisten als herausgeputzt und vollkommen verändert. Es gibt zahlreiche Geschäfte, die regionale Produkte und Handwerk anbieten, sowie verschiedene Internetcafés. Doch dafür ist keine unternehmerisch denkende lokale Bevölkerung



THOMAS STREIFENEDER, *1972, ist Leiter des Instituts für Regionalentwicklung am Forschungszentrum Eurac research mit Sitz in Bozen. Wissenschaftliche Schwerpunkte sind wirtschaftsgeografische, sozioökonomische und agrarstrukturelle Transformationsprozesse in ländlichen Räumen.

Fünf Trommelwirbel für die Alpenstadt

Köbi Gantenbein
gantenbein@hochparterre.ch



Energievernunft, Verdichtung, Ensemble, Stadtfreude, Bauherrensteuer – diese fünf Anliegen machen Architektur zur öffentlichen Sache. Erst recht in der Alpenstadt. Damit in ihr gute Baukultur gelingen kann, muss man Plakate rüsten, die genannten Forderungen darauf schreiben und sie kreuz und quer durch die Alpen tragen – mit Trommelwirbeln.

Erstens: Ich fordere CO₂- und Energievernunft – und das heisst massive Mässigung. Vorab in den Alpenstädten, denn sie sind den Murgängen und Hochwassern, die der Klimawandel mit sich bringen wird, direkt ausgesetzt. Sie sind verletzlich als Orte, doch ebenso verletzlich sind auch die Wege, Leitungen, Zuglinien und anderen Verbindungen, die ihr Leben aufrechterhalten. Alle drei Jahre zeigt «Constructive Alps», die alpenweite Schönheitskonkurrenz der Architekten und Bauherren, wie gut sich doch mit Vernunft bauen, Energie gescheit nutzen und wenig statt viel CO₂ in die Luft blasen lässt. Die Techniker, Handwerker, Architektinnen, Bauherren, Gemeinden und die Baugesetze verdienen Applaus. Doch das bisher Geleistete genügt nicht. Wer CO₂-Vernunft will, muss den Verkehr ansprechen. Wir fahren viel zu viele Kilometer mit dem Auto herum. Vor allem in den Alpen. Oft sinn- und kopflos. Vernunft geht nur mit mehr öffentlichem Verkehr bei insgesamt weniger Mobilität. Wir leisten uns ein Passivhaus und fliegen in der Welt herum wie die Heuschrecken – von Zürich nach Berlin für 40 Euro. Darum: fertig lustig mit der überdrehten Fliegerei in alle möglichen Länder fürs schnelle Shopping-Wochenende. Und natürlich weniger Autofahren, die Lastwagenkolonnen halbieren, an den Alpentunnels kräftig Ablassgelder kassieren, mehr bezahlen fürs weit gereiste Joghurt. Das alles erfordert eine vernünftige Politik, Energie senkend und CO₂ bremsend. Die Städte im flachen Land sind da bereits etwas wei-



ter, offener, besser gerüstet. Die Alpenstädte müssen lernen.

Zweitens: Ich fordere die Verdichtung. Der Tenor des Bauens und Planens in den letzten 100 Jahren hiess Zersiedeln. Schauen wir ins Wallis, wo zwischen Brig und Visp eine imposante Alpenstadt gewachsen ist, schauen wir ins Oberengadin, wo die beschaulichen Bergdörfer in der Wintersaison zur Grossstadt anschwellen, schauen wir ins Alpenrheintal, wo zwischen Chur und Bodensee eine Metropole von europäischem Rang zusammenwächst aus 72 Gemeinden, die sich auf vier Kantone und Bundesländer in drei Nationen verteilen. Die eindruckliche und genussreiche Kurve des Konsums sowie der massive Bau von Strassen und der Ausbau der Eisenbahn haben aus einigen Alpenstädten Schlafstädte für Stadtpendlerinnen und -pendler gemacht. Wir haben die Häuser und Strassen für diese Lebensform weit und locker über die halbe Alpenlandschaft verstreut. Dabei stieg der Anspruch eines jeden und einer jeden nach Wohnraum ständig. Vor 40 Jahren, als ich noch

ein Bub war, genügten in der Schweiz 25 Quadratmeter pro Person. Heute sind es 53 Quadratmeter, Säuglinge und Greise mitgerechnet. Doch ich predige Wasser und trinke Wein – ich lebe im steinalten Haus meiner Familie in der Alpenrheinstadt. Ich schaue in den grossen, nicht mehr gebrauchten Stall – eine leere Kathedrale der Kuh. Ich zähle meine Nachbarn zusammen, dividiere Quadratmeter durch Köpfe und stelle fest: Wir überbieten die 53 Quadratmeter pro Person wohl fünffach. Wir können somit alle Bauzonen gestrost schliessen, denn der Bestand in der Alpenrheintalstadt hat gewaltige Reserven für die Verdichtung.

Drittens: Ich fordere das Ensemble. Öffentliche Räume und Zwischenräume in den Alpenstädten müssen sorgsam weitergebaut werden. Nicht nur jeder einzelne Bau, sondern auch das Gebäude davor, dahinter und daneben verdient Sorgfalt. Wichtig ist auch das Ensemble, welches das Gestern mit dem Morgen verbindet – der neugierige Weiterbau des Bestandes. Die Aufgabe beginnt bei den



Details eines alten Hauses, wo grobe Eingriffe das Ganze zerstören. Darum gilt: Wer nach Verdichtung ruft, muss den Bestand einbeziehen. Er muss, mit sozialer Phantasie und politischem Mut, im Bestand auf geschickte Weise Raum schaffen. Er darf das Ensemble nicht zerstören, zu dem das Gebaute ebenso gehört wie die freien Flächen dazwischen und die weiten Felder ausserhalb. Denn das Ensemble aus gebautem Haus und freiem Raum ist der eigentliche Schatz der Städte im Alpenbogen. Trotz der entfesselten Baurei der letzten 30 Jahre sind erstaunlich viele intakte Stadt- und Dorfbilder übrig geblieben – nicht nur der Form nach, sondern auch in der Substanz. Diese Juwelen verdienen es, sorgsam gehütet zu werden. Für das Seelenheil der darin Lebenden, aber auch, um die Gäste aus der Fremde zu erfreuen.

Viertens: Ich fordere Stadtbewusstsein in der Alpenstadt. Die Alpenstädte in der Schweiz – die Ballung von Visp und Brig, der Teppich im Alpenrheintal, die Engadinstadt von Maloja bis Zuoz – verstehen sich noch immer als Dörfer. Das Dorf hat unsere Herzen und Gehirne imprägniert. Wir sind geübt in der Pflege des Dorfes. Aus den letzten zwei Jahrzehnten gibt es viele gute, schöne Beispiele für die Renaissance des Dorfes in den Alpen. Da die Bewohnerinnen und Bewohner der Alpenstadt aber von Kindsbeinen an das Dorf im Herzen tragen, sind sie schlecht im Umgang mit der Stadt, zu der die einstigen Dörfer zusammengewachsen sind. Sie tun daher so, als sei das Dorf nach wie vor das Mass aller Dinge.

Fünftens: Die Alpenstadt soll Pionierin in der Baukultur werden. Dafür fordere ich die Bau-



herrensteuer. Alle loben die Architekten. Doch es ist der Bauherr, der entscheidet, ob ein Haus gelingt oder nicht. Das ist harte Arbeit. Wer sie gut macht – und das heisst zum Wohl der Allgemeinheit und der baukulturellen Blüte – verdient einen Lohn. Nicht nur die Erbin oder der Spekulant, auch der gute Bauherr soll daher sein Engagement in der Steuererklärung geltend machen können – als wohlverdienten Abzug. Damit die Alpenstadt dadurch kein Geld verliert, gilt das Gegengleich: Der schlechte Bauherr muss Ablass bezahlen für seine baukulturellen Sünden. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Alpenstädte sind vif und rege; sie werden die Bauherrensteuer einführen und damit zu Pionieren der Baukultur werden – zuerst alpen-, dann weltweit.

—



KÖBI GANTENBEIN, *1956, ist Chefredaktor von «Hochparterre», der Zeitschrift für Architektur und Design. Er ist Präsident der Jury von «Constructive Alps». Gantenbein lebt und arbeitet in Zürich und Fläsch, einem Dorf in der Alpenrheintalstadt.

CONSTRUCTIVE ALPS

Die Schweiz und Liechtenstein vergeben 2017 zum vierten Mal gemeinsam den «Internationalen Preis für nachhaltiges Sanieren und Bauen in den Alpen: Constructive Alps». Zusammen mit dem Liechtensteiner Amt für Umwelt finanziert das ARE den Wettbewerb, der zur Umsetzung der Alpenkonvention und des Klimaaktionsplans beitragen und Denkanstöße für ein Sanieren und Bauen bieten soll, das auch baukünstlerisch überzeugt. Eine internationale Jury mit Vertreterinnen und Vertretern aus allen Alpenländern wählte aus 268 Eingaben 30 Projekte aus und lud deren Vertreter zur zweiten Runde ein. Bei den Projekten handelt es sich um Bauwerke, die entsprechend den Kriterien des Wettbewerbs ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeitskriterien erfüllen und insbesondere auch kulturellen Aspekten Aufmerksamkeit schenken. Die Universität Liechtenstein unterstützt die Prüfung der Objekte, die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA begleitet «Constructive Alps» fachlich und organisatorisch. Die Jury wird drei Preisträger bestimmen, die sich das Preisgeld von 50 000 Euro teilen, sowie Auszeichnungen für weitere Bauten verleihen.

➤ www.constructivealps.net



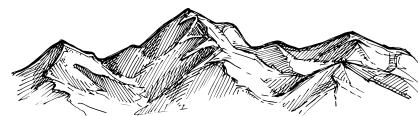
Pfarrhaus Krumbach, Vorarlberg / A,
Preisträger 2015 (1. Platz)



Türalihaus (oben rechts) und
Gasthaus am Brunnen (rechts), Valendas / CH,
Preisträger 2015 (2. Platz)



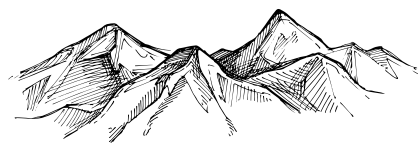
Casa Riga, Comano Terme / IT, Preisträger 2015
(3. Platz)



«Liechtenstein liegt im Alpenrheintal, mitten im Herzen Europas. Durch die vermehrte Nutzung erneuerbarer Energieträger, der Steigerung der Energieeffizienz und einer differenzierten Raumnutzung, wollen wir unsere landschaftliche, historische und kulturelle Attraktivität auch für kommende Generationen erhalten.»



HENRIK CADUFF
Leiter Verkehrsplanung
im Amt für Bau und
Infrastruktur des
Fürstentums Liechtenstein



«Die inneralpinen Städte bilden zusammen mit den grossen Tourismusorten die funktionalen Zentren des Alpenraums.»



THOMAS EGGER
Direktor Schweizerische
Arbeitsgemeinschaft
für die Berggebiete (SAB),
Bern, Nationalrat Wallis

«Um Lösungen für die
Alpenstädte zu finden,
muss man zuerst die
richtigen Fragen stellen.»

Interview: Catarina Martins
Fotos: Martin Bichsel



Wie erleben junge, politisch engagierte Menschen ihre alpinen Heimatstädte? Drei Delegierte des Jugendparlaments zur Alpenkonvention (YPAC) erzählen von Chancen, Problemen und Hoffnungen im Alpenraum. Dabei wird klar, dass die Verbesserung der Freizeitangebote und ÖV-Verbindungen sowie Umweltthemen zentrale Anliegen sind.

Ihr alle lebt in einer Alpenstadt. Was ist das Besondere daran?

Nicolas Belissent (N.B.): Chamonix ist eines der grössten und bekanntesten Wintersportgebiete Frankreichs. Es ist international geprägt und verströmt eine junge, pulsierende Atmosphäre.

Meriem Jebali (M.J.): Auch Sonthofen ist dank dem Schneesport ein besonderer Ort. Wir leben vom Tourismus. Einzigartig ist unser Jugendparlament.

Cirinne Rechsteiner (C.R.): Herisau ist sehr multikulturell. Eigentlich sind wir eine Stadt, doch die Gemeindeverwaltung pflegt den Dorfcharakter – die Gründe dafür sind unklar. Denn wir sind sehr urban, verfügen über ein Industriegebiet und eine gute Infrastruktur.

Was bedeutet es, jung zu sein in einer Alpenstadt?

N.B.: Da wir umgeben von einer wertvollen Landschaft aufwachsen, gehen wir respektvoll mit der Natur um. Und in Chamonix ist jeder auf irgendeine Weise sportlich aktiv.

Gibt es etwas, das dich besonders stört?

N.B.: Es gibt doch diese alteingesessenen Familien, die seit Generationen im Ort leben und seit eh und je der Meinung sind, es dürfe sich nichts ändern. Solche Menschen interessie-

ren sich nicht für Politik, sie verhindern Verbesserungen und weigern sich, neue Lösungen zu diskutieren.

M.J.: Was mich besonders stört, sind die beschränkten Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel. Um 21 Uhr fährt der letzte Bus, deshalb ist es schwierig, in Sonthofen spät-abends auszugehen und mit dem öffentlichen Verkehr wieder nach Hause zu kommen.

C.R.: Der ÖV ist auch in Herisau ein Problem, wenn auch ein eher kleines im Vergleich etwa zu Sonthofen. Bei uns stört eher, dass viele Anschlüsse nicht aufeinander abgestimmt sind.

Wie «jung» ist eure Stadt?

N.B.: Bei uns leben viele 25- bis 30-Jährige. Denn Chamonix ist sehr beliebt bei jungen Leuten, die ein Zwischenjahr einlegen oder einen Sprachaufenthalt machen.

M.J.: Vor Kurzem wurde in Sonthofen ein neues Schulgebäude errichtet und wir haben ein Jugendparlament. Das zeigt, dass in Sonthofen viele Jugendliche und Familien leben. Jedoch fehlt es meiner Meinung nach an passenden öffentlichen Einrichtungen.

C.R.: In Herisau leben zwar viele junge Menschen. Aber abgesehen von den Schulen findet man nur wenige spezifische öffentliche Angebote für die Jugend.

Wo würdet ihr euch mehr Innovation wünschen?

N.B.: Dringend nötig wäre eine Lösung für das Problem der Luftverschmutzung, die der Lastwagenverkehr im Mont-Blanc-Tunnel verursacht. Das Tal ist V-förmig und die Luft erneuert sich nur langsam. Bei Windstille oder wenn lange kein Regen fällt, verschlechtert sich die Luftqualität zusätzlich.

C.R.: Das Freizeitangebot für junge Leute soll-

«Alpenstädte können nur beschränkt wachsen, daher arbeiten sie daran, besser zu werden und attraktiv zu bleiben.»

Cirinne Rechsteiner, Herisau

te verbessert werden. Herisau hatte früher ein Kino, das mangels Rentabilität geschlossen wurde. Vor einiger Zeit wurde es zwar neu eröffnet, doch kaum einer geht hin, weil man sich inzwischen ans viel grössere Filmangebot im nahen St. Gallen gewöhnt hat.

Heisst das, ihr nützt die Freizeitangebote gar nicht?

C.R.: Vielleicht fehlt die Werbung. Anfang Jahr wurde zum Beispiel eine Bar eröffnet, wo auch kleine Konzerte stattfinden. Doch das Publikum bleibt aus, weil viele gar nicht wissen, dass es dieses Angebot gibt. Und diejenigen, die davon erfahren haben, gehen nicht hin – weil sie denken, dass ihre Freunde nicht hingehen ...

M.J.: Dieses Problem kennen wir auch in Sonthofen. Bei uns gibt es ebenfalls kaum attraktive Treffpunkte, daher verbringen die Jugendlichen ihre Freizeit auswärts in einer grösseren Stadt. Dort ist zum Beispiel das Kinoangebot attraktiver und man kann besser shoppen gehen.

Wollt ihr auch in Zukunft in einer Alpenstadt wohnen?

N.B.: Ich möchte Chamonix nicht komplett den Rücken kehren, aber zuerst will ich die Welt

sehen. Unser Schulsystem wurde so angelegt, dass wir parallel zwei Ausbildungen absolvieren können. Man kann sich zum Beispiel zum Skilehrer und gleichzeitig zum Biowissenschaftler ausbilden. So hat man eine Alternative, falls es im ersten Beruf nicht mit einer Stelle klappt und man nicht abwandern möchte.

M.J.: Natürlich ist es wichtig, die Welt zu sehen, ein bisschen Grossstadtluft zu schnupern und andere Länder zu erkunden. Trotzdem will ich nach meinem Studium zurück ins Allgäu ziehen, da ich meine Kindheit hier sehr genossen habe.

C.R.: Nach der Ausbildung habe ich eigentlich nicht im Sinn, nach Herisau zurückzukehren, denn ich bin dort nicht besonders stark verwurzelt. Zudem sagt mir dieser Zwitter aus

Dorf und Stadt auf die Dauer nicht zu.

Kann eine Alpenstadt Vorbild für andere Städte sein?

C.R.: Alpenstädte können nur beschränkt wachsen, daher arbeiten sie daran, besser zu werden, um attraktiv zu bleiben. Sie bemühen sich besonders stark darum, auf die Bedürfnisse ihrer Bewohnerinnen und Bewohner einzugehen.

N.B.: Wir haben ein starkes Gemeinschaftsgefühl. Das ist vorbildlich.

M.J.: In einer Alpenstadt kann man sich auch besser für etwas einsetzen als in einer Grossstadt. Man wird eher gehört; die Meinung jedes Einzelnen zählt bei uns mehr als in den grossen Städten.

«In einer Alpenstadt kann man sich besser für etwas einsetzen als in einer Grossstadt, da man eher gehört wird und die Meinung jeder Einzelnen wichtig ist.»

Meriem Jebali, Sonthofen

C.R.: Genau, das ist eine grosse Chance, vor allem für junge Menschen, die sich in die Politik einbringen möchten.

Inwiefern hilft euch der Austausch mit anderen Jugendlichen im Rahmen des YPAC, etwas in eurer Heimatstadt zu verbessern?

M.J.: Wir erhalten viele Inputs, weil wir hier richtig international sind. Dadurch hört man von den Problemen anderer Alpenstädte. Zusammen ist es einfacher, Lösungen zu finden, und man ist oft produktiver. Schliesslich lernt man ganz praktische Dinge, zum Beispiel, öffentlich zu sprechen und seine Meinung vor anderen zu vertreten.

N.B.: Ausserdem lernt man, die Dinge offener zu betrachten. Gestern habe ich Markus Reiterer von der Alpenkonvention interviewt. Ich habe ihn über die Luftverschmutzung in Chamonix befragt. Und er erklärte mir die Zusammenhänge und zeigte mögliche Lösungen auf. Die Lastwagen, die durch unsere Stadt fahren, helfen dem Tal wirtschaftlich. Aber aus ökologischer Sicht zerstören sie die Region. Das Gespräch zeigte mir, dass manche Probleme nur sehr schwer zu lösen sind und enorm viel Zeit, Geld und politische Arbeit in Anspruch nehmen.



MERIEM JEBALI, 15, SONTHOFEN, DEUTSCHLAND

Zukunftspläne: Nach dem Abitur möchte ich ein Jahr lang um die Welt reisen und danach Medizin oder Tiermedizin studieren.

Gründe für die Teilnahme am YPAC: Durch das YPAC lerne ich neue Menschen kennen. Zudem kann ich üben, meine Meinung öffentlich zu vertreten.

C.R.: Wir arbeiten in Teams an verschiedenen Themen und suchen Lösungen für bestimmte Probleme. Es ist hilfreich zu lernen, wie solche Prozesse funktionieren.

Habt ihr das Gefühl, dass das YPAC eure Zukunft verändert und ihr etwas für die Jugend in euren Heimatstädten bewirken könnt?

N.B.: Früher dachte ich, um die Welt zu verändern, müsste man Wissenschaftler werden. Seit ich beim YPAC mitmache, merke ich, dass auch die Politik ein wichtiger Hebel ist. Um Lösungen zu finden, muss man zuerst die richtigen Fragen stellen und diskutieren.

«Was uns wirtschaftlich hilft, ist aus ökologischer Sicht zerstörerisch. Manche Probleme sind schwer zu lösen und beanspruchen viel Zeit, Geld und politische Arbeit.»

Nicolas Belissent, Chamonix

In Chamonix befasst man sich heute stärker mit dem Thema Luftverschmutzung, weil die YPAC-Delegation vehement auf dieses Problem aufmerksam gemacht hat.

M.J.: Vor dem Beitritt ins YPAC wollte ich Tierärztin werden. Doch nun merke ich, dass es noch viele andere Möglichkeiten gibt, einen Beitrag zum Gemeinwohl zu leisten. Als Delegationsmitglied des YPAC in Sonthofen bin ich bereits an kleinen Projekten beteiligt.

Welche Themen sind in euren Städten besonders wichtig?

M.J.: Sonthofen hat kein Luftverschmutzungsproblem wie Chamonix. Bei uns geht es darum, jung und innovativ zu bleiben. Zum Beispiel haben wir uns das Ziel gesetzt, die südlichste Radstadt Deutschlands zu werden.

C.R.: Den Charakter und Charme einer Alpenstadt wollen die meisten Bewohnerinnen und Bewohner auch bei uns beibehalten. Trotzdem wollen sie von der gleichen Angebotsfülle wie eine nicht-alpine Stadt profitieren.

Wie bringt ihr eure Stimme in eurer Gemeinde ein?

C.R.: Momentan leider noch nicht wirklich, da ich mich noch nicht so lange aktiv mit Politik beschäftige. Ich werde aber bald an einem Jugendparlament in St. Gallen teilnehmen. Das betrifft zwar nicht die Gemeinde selbst, ist aber ein Anfang ...

M.J.: Ich arbeite seit drei Jahren im Jugendparlament mit. Letztes Jahr haben wir dem Bürgermeister unsere Ideen, die wir beim YPAC gesammelt haben, präsentiert. Leider hat das noch nicht viel bewirkt. Doch wir organisieren immer wieder kleine Anlässe. Die Dinge brauchen Zeit, bis sie ins Rollen kommen.



NICOLAS BELISSENT, 17, CHAMONIX, FRANKREICH

Zukunftspläne: Ich möchte in Grossbritannien Ingenieurwissenschaften oder Mathematik studieren.

Gründe für die Teilnahme am YPAC: Ich möchte wissen, wie die Welt gegen die Klimaerwärmung ankämpfen kann. Zudem schätze ich es, in einem politischen Umfeld mit anderen Jugendlichen zu arbeiten.



CIRINNE RECHSTEINER, 17, HERISAU, SCHWEIZ

Zukunftspläne: Nach dem Gymnasium möchte ich einen Sprachaufenthalt und ein Praktikum machen. Danach plane ich ein Jura-Studium an der Universität St. Gallen.

Gründe für die Teilnahme am YPAC: Ich möchte die Chance nutzen, mich als Jugendliche in die Politik einzubringen. Es ist spannend, Gleichaltrige aus unterschiedlichen Ländern kennenzulernen und sich auszutauschen.

N.B.: Die Delegation des YPAC mobilisierte die ganze Schule für eine Mannequin-Challenge. Dabei erstarrten die Beteiligten, die wir mit Atemmasken ausgestattet hatten, mitten in ihrer Bewegung wie Schaufensterpuppen. Auf diese Weise machten wir auf die schlechte Luftqualität aufmerksam.

Wie denkt ihr, wird die alpine Stadt in 20 Jahren aussehen?

C.R.: Herisau wird grösser werden, näher an St. Gallen heranrücken und vielleicht sogar zu einem Quartier von St. Gallen werden. Der Dorfcharakter und der alpine Charme werden dadurch verlorengehen.

N.B.: Es wird weniger Schnee geben, was die Alpenstädte als Wintersportorte in Bedrängnis bringt. Doch sie werden andere wirtschaftliche Standbeine entwickeln. Und vielleicht setzt man bis in 20 Jahren die Idee um, einen Bahntunnel zu bauen, um den Strassenverkehr auf die Schienen zu verlagern.

M.J.: Wenn der Schnee fehlt, kommen weniger Touristen. Vor allem die Familienbetriebe müssen nach Alternativen suchen. Der Winter macht meine Stadt zu etwas Besonderem. Ohne echten Winter wird Sonthofen ein Ort wie jeder andere. Schade!

—



«Meine Alpenstadt Sonthofen ist offen, lebendig, modern und aufgeschlossen, eine Stadt mit hoher Lebensqualität. Sie gestaltet mutig und kreativ ihre Zukunft und lebt die Ziele der Alpenkonvention.»



INGRID FISCHER

Beisitzerin im Verein der Alpenstädte,
3. Bürgermeisterin der Stadt Sonthofen/
Bayern

JUGENDPARLAMENT FÖRDERT DEN AUSTAUSCH

Das Jugendparlament zur Alpenkonvention (Youth Parliament to the Alpine Convention, YPAC) wurde 2006 vom Akademischen Gymnasium Innsbruck und von der Alpenkonvention mit dem Ziel gegründet, junge Menschen aus verschiedenen Alpenregionen zusammenzubringen. An den jährlichen Treffen werden alpenspezifische Themen, die Teil der aktuellen Agenda der Alpenkonvention sind, im Stil einer Parlamentsdebatte diskutiert.

Idrija zwischen lokaler Verankerung und globaler Zukunftspartizipation

Matevž Straus
matevz.straus@idrija.si



Die slowenische Alpenstadt Idrija blickt auf eine lange Geschichte als Bergbauzentrum zurück. In den letzten Jahrzehnten schaffte es Idrija, sich von diesem Erbe zu lösen, ohne es zu verleugnen. Ziel ist es, die Balance zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und qualitativem Lebensumfeld zu finden.

Der Legende nach wurde Quecksilber 1490 auf dem Gebiet des heutigen Sloweniens von einem Bottich-Macher entdeckt. Der Handwerker bemerkte beim Reinigen eines seiner Behälter auf dem Boden des Bottichs eine

glänzende Flüssigkeit. Diese Entdeckung in einem abseits gelegenen Tal – damals gehörte dieses zur Republik Venedig – trug zu einer Entwicklung bei, die bis heute nachwirkt. Denn der Fund führte zur Gründung einer Bergbaukolonie.

Doch nach 500 Jahren stand die weltweit zweitgrösste Quecksilbermine, die einst zu den wichtigsten Unternehmen der Habsburger gehörte und damals weltbekannte Ärzte, Ingenieure, Pharmazeuten, Geologen und Botaniker anzog, vor einem Dilemma: Sollte die Quecksilberförderung trotz fallender Preise auf dem Weltmarkt, trotz negativer ökologischer Auswirkungen und trotz Ge-

sundheitsproblemender Einwohnerschaft weiterbetrieben werden? Oder galt es, eine alternative Zukunft in anderen Sektoren anzustreben? Schliesslich sind nur wenige Bergbaustädte über die Schliessung ihrer Mine hinweggekommen.

Quecksilbermine wird Unesco-Geopark

In Idrija aber war man erfolgreich. Trotz geringer Grösse, Abgeschlossenheit, erschwerter Strassenzugang, Minen- und Industrie- vergangenheit, Bodenverunreinigung und einer alpinen Landschaft mit engen Tälern und Hochebenen entwickelte sich die Kommune zu einer wichtigen Kleinstadt, die nicht

Idrija hat eine vielfältige Vergangenheit:
Bergbau, Wissenschaft, Technologie,
Bildung und Kultur.



nur über eine wachsende Wirtschaft verfügt, sondern auch eine der tiefsten Arbeitslosenraten Sloweniens aufweist. Darüber hinaus erhielt Idrija in den vergangenen Jahren verschiedene Ehrungen. Dazu gehören Auszeichnungen wie Alpenstadt des Jahrs 2011, Golden-Stone-Preis 2012 für die fortschrittlichste Kommune Sloweniens, European Destination of Excellence Award 2011 (ein Projekt der europäischen Kommission zur Förderung nachhaltiger Tourismusmodelle innerhalb der EU) und Youth-friendly Municipality Award 2014 – dieser Titel wird von der Versammlung der Regionen Europas an die jeweils jugendfreundlichste Kommune Europas verliehen. Überdies wurde Idrija 2012 ins Unesco-Welterbe-Verzeichnis aufgenommen. Drei Jahre später wurde der Geopark der Gemeinde zudem Teil des Globalen Netzwerks der Unesco-Geoparks.

Die zwei Transformationen von Idrija

Um die Entwicklung von Idrija nach dem Ende des Bergbaus verstehen zu können, gilt es, zwischen zwei Prozessen zu unterscheiden: die Transformation vom Bergbau hin zur Fer-

tigungsindustrie und die noch andauernde Transformation von der industriellen Produktion hin zu einer innovationsbasierten Ökonomie. Der erste Prozess begann bereits in den Sechzigerjahren, als die sozialistische Regierung mehrere Elektroindustrie-Werkstätten gründete. Diese erwiesen sich als überaus erfolgreich. Sie profitierten vom Know-how je-

ner Techniker, die ursprünglich von den Minenbetrieben angestellt worden waren und später immer mehr in andere Industrien abwanderten. Nach und nach konzentrierten sich die Elektroindustrie-Unternehmen in zwei Konzernen, die weiter in Richtung der Fahrzeugindustrie, Bauwirtschaft und Elektrizitätswirtschaft diversifizierten. Trotz des heute globalen Produktionssystems sind das Management und die Forschungsabteilungen weiterhin überwiegend in Idrija sowie im nahegelegenen Spodnja Idrija angesiedelt, was Idrija zu einer der wirtschaftlich stärksten Kommunen Sloweniens macht.

Obschon die Entscheidungsträger letztlich für eine Zukunft ohne Bergbau optierten, vergassen die Menschen von Idrija nie die eindrückliche Vergangenheit der Mine. Akribische und jahrzehntelange Dokumentation, Archivierung und Erhaltung des technischen, kulturellen und natürlichen Erbes führten zur Gründung des ersten slowenischen Freilichtmuseums namens Divje jezero («Wilder See») sowie zum Stadtmuseum Idrija, ebenso zur Aufnahme ins Unesco-Welterbe-Verzeichnis und ins Globale Netzwerk der Unesco-Geoparks.



Die stillgelegte Technik bietet eine einzigartige Atmosphäre für kulturelle Anlässe.



Die Bergbaugeschichte wird in Idrija bewusst lebendig gehalten.

Innovation und Solidarität

Dennoch bleiben die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gross: Bevölkerungsrückgang, Überalterung, einseitiges Stellenangebot, die bevorstehende Verschiebung hin zum quartären Sektor und der damit einhergehende Rückgang von Produktionsaufträgen, die zunehmende soziale Unsicherheit verschiedener Gesellschaftsschichten und der wichtiger werdende Schutz sauberer Naturressourcen. Um sich dieser Themen anzunehmen, hat die Gemeinde Idrija mehrere Strategien entwickelt. Unter diesen stellt die Innovative Strategie der Nachhaltigen Entwicklung von 2011 eine übergreifende Vision für die zukünftige Entwicklung dar. Sie setzt fünf Entwicklungsprioritäten: qualitativvolles Lebensumfeld, innovative Wirtschaft, infrastrukturelle Stärkung der Entwicklung, integrative Gesellschaft sowie Stärkung des sozialen Zusammenhalts. Die Vision wurde 2011 mit der sogenannten Smart Community-Strategie

und vier Jahre später mit der Jugendstrategie noch erheblich vertieft. In Kombination mit dem Unesco-Erbe scheint die Zukunft von Idrija klarer denn je: Innovation und Solidarität, die auf eine 500-jährige Geschichte abstellen.

Die Gemeinde als Wirkstoff für die lokale Entwicklung

Um die angestrebten Ziele zu erreichen, braucht es als Eckpfeiler ein neues Modell der Entscheidungsstruktur. Dieses basiert auf einer proaktiven und koordinierenden Rolle der Kommune und baut nicht nur darauf auf, öffentliche Akteure für soziale Innovation zu gewinnen, sondern will auch ein innovatives und nach neuen Möglichkeiten suchendes Umfeld schaffen. Dazu lässt man die Jugendpolitik (altersgerechtes Wohnwesen, Beschäftigungschancen und Einbindung der Ju-

gend in die Entscheidungsprozesse) in die Planung einfließen. Gleichzeitig bemüht man sich, das technische, kulturelle und natürliche Erbe zu erhalten. Idrija nimmt die Herausforderung der Digitalisierung an und nutzt das Potenzial globaler Netzwerke, ohne dabei die möglichen Nachteile aus den Augen zu verlieren. Somit setzt Idrija die Priorität auf eine strategische Langzeitentwicklung, die sozial- und umweltgerecht ist und darauf verzichtet, kurzfristig Konzepte zu implementieren, die gerade angesagt sind. Durch das aktive Mitwirken in transnationalen Netzwerken (Alpenstädte, Bergbaustädte, Quecksilber-Städte, intelligente Städte) gelingt es Idrija, mit den globalen Trends und Entwicklungen Schritt zu halten. Und durch das Engagement in Fachorganisationen zielt die Kommune darauf ab, an der lokalen Inwertsetzung globaler Entwicklungen zu partizipieren.

— (Übersetzung)



MATEVŽ STRAUS, *1988, ist Projektberater der Gemeinde Idrija (Slowenien) und setzt sich mit den Schnittstellen von Jugendpolitik und Entwicklungsstrategien auseinander. Er hat an den Universitäten Brüssel, Wien, Kopenhagen, Madrid, Umea und Ljubljana nebst Urbanistik auch Marktkommunikation und Soziologie studiert. In seiner Freizeit engagiert sich Matevž Straus für eine örtliche Jugend- und Startup-Gemeinschaft und ist Assistent am Kopenhagener Institute for Future Studies.

Altdorf: Kleinstadt mit urbanen Qualitäten

Urs Kälin

kaelingisler@bluewin.ch

Altdorf ist seit dem Hochmittelalter das politische, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Kantons Uri. Zur Verkehrsberuhigung innerorts will Altdorf eine neue West-Ost-Verbindung schaffen, die Ortsdurchfahrt erschweren und die Rahmenbedingungen für den öffentlichen und den Langsamverkehr verbessern.

Als älteste Dorfsiedlung der Reussmündungsebene und Hauptort des Kantons Uri war Altdorf seit dem Mittelalter Gerichtsstätte und Sitz der Behörden. In der frühen Neuzeit gehörte Altdorf zu den wichtigsten Orten der jungen Eidgenossenschaft und diente im 16. und 17. Jahrhundert zeitweise als Residenz der spanischen und savoyischen Gesandten und der päpstlichen Nuntiatur. Altdorf war damals wesentlich bevölkerungsreicher als die Zentren der anderen Innerschweizer Landsgemeindekantone wie Schwyz, Stans, Sarnen oder Zug, und es zählte auch mehr Einwohner als Chur, Sion und Lugano.

Zentrale Bedeutung für den Arbeitsmarkt

Seit 2014 bildet die Gemeinde Altdorf mit ihren 8600 Einwohnerinnen und Einwohnern die Kernstadt der viermal grösseren Agglomeration Unteres Reusstal. Altdorf weist eine vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichte von mehr als 900 Einwohnern pro Quadratkilometer auf. Dieser Sachverhalt ist mitverantwortlich dafür, dass sich hier, in einer ländlich-konservativen Umgebung, urbane



Dorfbrand vom 5. April 1799.
Kupferstich, anonym

Lebensformen und Mentalitäten entwickeln konnten. Zur Zentrumsfunktion gehören heute neben Institutionen wie Regierung, Parlament und Gerichten auch die wichtigsten kantonalen Bildungseinrichtungen. Bei einem Anteil von 26 Prozent an der Kantonsbevölkerung sind mehr als 37 Prozent der Urner Beschäftigten in Altdorf tätig. Vor allem für hochqualifizierte Tätigkeiten in der Verwaltung, im Dienstleistungssektor und in der spezialisierten, wertschöpfungsintensiven Industrie hat Altdorf für den kantonalen Arbeitsmarkt eine überragende Bedeutung.

Problematik Durchgangsverkehr

Die Entwicklung von Altdorf ist eng mit dem alpenquerenden Transitverkehr verknüpft. Die Erschliessung des Gotthards als direkteste Nord-Süd-Verbindung ermöglichte in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts einen



raschen wirtschaftlichen Aufschwung. Altdorf wurde zur bedeutenden Zwischenhandelsstation für Lebensmittel, Vieh und Textilien auf dem Passweg über den Gotthard. Gleichzeitig entstand eine ausdifferenzierte Gewerbelandschaft mit einer Vielzahl spezialisierter Handwerksberufe. In den folgenden Jahrhunderten wurde der Ausbau des Pass-



«Meran ist eine alpine Gartenstadt mit 18 Kilometer Spazierwegen und 16 Hektar Grünanlagen und Parks. Die Gemeindeverwaltung hat kürzlich ein Glyphosatverbot verhängt und sich verpflichtet, anstelle von chemischen Substanzen nur natürliche Produkte im öffentlichen Grün anzuwenden. Als «KlimaGemeinde» setzen wir uns für ein klimaschonendes Bauen, nachhaltiges Wirtschaften und eine sanfte Mobilität ein.»



MADELEINE ROHRER

Gemeindereferentin für Raumordnung, Mobilität, Gemeindebauordnung, Natur- und Landschaftsschutz, Ökologie und Energiewesen, Meran/Italien

verkehrs mit der Eröffnung der Fahrstrasse und später der Eisenbahn auch für Altdorf zum Treiber des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandels hin zu einem modernen urbanen Dienstleistungs- und Industriezentrum. Gravierende Probleme entstanden mit dem motorisierten Individualverkehr ab den Fünfzigerjahren. Vor dem Bau der Nati-

onalstrasse A2 zwängte sich der ganze Personen- und Schwerverkehr durch das Altdorfer Dorfzentrum, was in den Hauptreisezeiten zu enormen Luft- und Lärmbelastungen führte. Heute werden in Altdorf wieder ähnlich hohe Verkehrsfrequenzen gemessen wie vor dem Bau der A2, was die Umsetzung eines neuen Verkehrskonzepts nötig

macht: Die vom Stimmvolk beschlossene West-Ost-Verbindung soll das Ortszentrum ab 2021 vom Durchgangsverkehr entlasten, die Luftschadstoff- und Lärmbelastungen reduzieren und den Dorfkern aufwerten. Um die Verlagerungsziele durchzusetzen, wird die Dorfdurchfahrt erschwert, unter anderem mit einer Begegnungszone und erweiterten Tempo-30-Zonen. Parallel dazu werden zwei weitere Vorhaben realisiert: der Ausbau des Kantonalbahnhofs Altdorf zur neuen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr.



URS KÄLIN, *1959, studierte Geschichte, Politische Theorie und Neuere deutsche Literatur an der Universität Zürich. Seit 1996 ist er Vizedirektor des Schweizerischen Sozialarchivs in Zürich. Kälin gehört seit 2010 dem Gemeinderat von Altdorf an und wurde 2015 zum Gemeindepräsidenten gewählt.

«Città Ticino» gestaltet zersiedelte Landschaft als urbanen Raum

Fabio Giacomazzi

fabio.giacomazzi@urbass.ch

Wie anderswo auch erfolgte die Zersiedelung im Tessin im Kontext der sozioökonomischen und demografischen Entwicklung der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts. Ein Ende ist nicht absehbar. Das Konzept der «Città Ticino» ist eine raumplanerische Antwort auf das Phänomen der «diffusen Stadt».

Die spezifische Morphologie der diffusen Stadt des Tessins ist bedingt durch die Topografie. Neue periphere Siedlungsgebiete mit Bauten für Wohnen, Dienstleistung und Fabrikation entwickelten sich in den breiten Talböden, welche die traditionellen urbanen Zentren untereinander verbinden: in der Magadinoebene, dem Vedeggiotal und in den Ebenen der Flüsse Laveggio und Faloppia. Die Einfamilienhäuser hingegen eroberten die umliegenden Hänge. Die diffuse Stadt des Tessins besteht somit aus einem langen Gebirgskorridor zwischen Biasca und Chiasso mit Ausläufern in Richtung Locarno, Ponte Tresa und Stabio, den einzig natürlichen Hindernisse wie der Fluss Ticino, der Monte Ceneri und der Luganersee unterbrechen.

Das Tessin, als Stadt gedacht

Die vier urbanen Agglomerationen verschmolzen nicht nur in räumlicher, sondern auch in funktioneller Hinsicht zu einem einzigen Siedlungskörper. Zwischen 2000 und

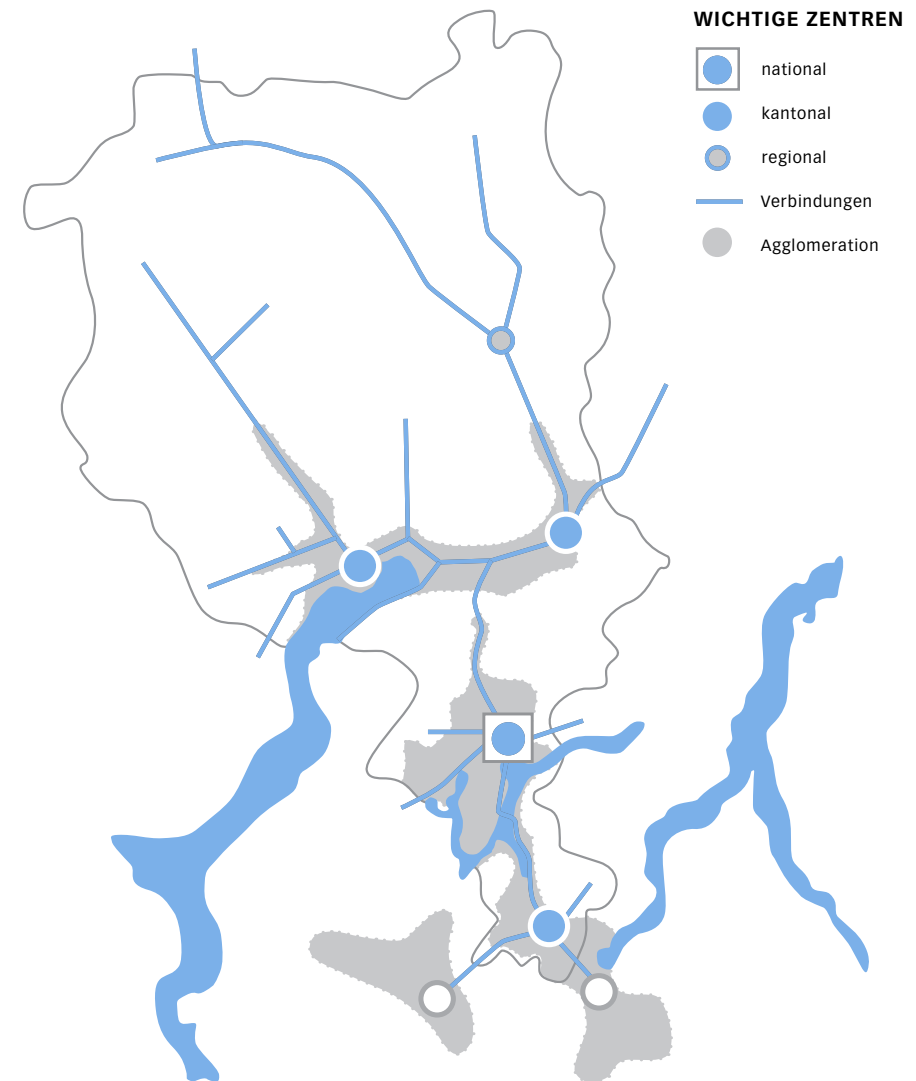


2014 nahm der Pendelverkehr innerhalb der einzelnen Agglomerationen ab, während er interregional zunahm. Insbesondere nahm das Pendeln aus dem Mendrisiotto und dem Sopraceneri in Richtung Lugano und zwischen Bellinzona und Locarno zu. Sowohl die Pendlerflüsse als auch die Arbeitsplatzentwicklung nach Wirtschaftszweigen lassen eine deutliche Konzentration auf Lugano erkennen, das in Bezug auf Wirtschaft und Dienstleistungen zum kantonalen Schwerpunkt geworden ist. Der grenzüberschreitende Pendelverkehr nahm im gleichen Zeitraum ebenfalls stark zu und stieg von 27 000 auf 65 000 Personen. Speziell das Mendrisiotto und der Basso Malcantone sind nicht nur räumlich, sondern auch funktionell in das Ballungsgebiet Lombardei integriert.

Der kantonale Richtplan betrachtet das Ensemble der vier urbanen Agglomerationen des Tessins als eine einzige Stadt, die aus verschiedenen, einander ergänzenden Teilen besteht. Das Raummodell definiert die Teile aufgrund ihrer Besiedlungsdichte: Zentrum, Stadtrand, stadtnahes Gebiet, Hinterland, Gebirge. Definiert werden auch die Beziehungen zwischen diesen Teilen und die Hierarchie zwischen den verschiedenen urbanen Zentren.

Räumliche Transformation geht alle an

Definition und Beschreibung des Konzepts im kantonalen Richtplan genügen allerdings nicht, um die fortschreitende, ungeordnete Urbanisierung in eine hochwertige Entwicklung zu verwandeln. Die verschiedenen Typen urbaner Räume müssen qualitativ unterschiedlich gestaltet werden. Das gilt insbesondere für jene, die aus der jüngsten Urbanisierung hervorgegangen sind: die Industriegebiete, die Hauptverkehrsachsen als «Boulevards» der neuen urbanen Stadtteile, die modernen öffentlichen Einrichtungen, die Verkehrsanlagen, die natürlichen und landwirtschaftlichen Grünflächen sowie die Er-



holungsgebiete, die das Siedlungskontinuum strukturieren. Es gilt, ihre jeweilige Dynamik zu verstehen und für jeden Typus Ziele, Raumplanungsstrategien und geeignete Massnahmen zu definieren.

Die Herausforderung eines solchen planerischen Kurswechsels betrifft alle Akteure der räumlichen Transformation: Gemeinden,

kantonale Dienste mit raumwirksamen Aufgaben, öffentliche und private Eigentümer, Immobiliengesellschaften, Investoren, Unternehmer und nicht zuletzt die Bürgerinnen und Bürger, deren Erwartungen die Qualität der entstehenden Bauten und die Ausstattung der öffentlichen Räume beeinflussen können.

(Übersetzung)



FABIO GIACOMAZZI, *1956, dipl. Architekt ETH-Z SIA OTIA FSU, Raumplaner Reg. A, Dr. sc. techn., befasst sich auf lokaler, regionaler, kantonalen und nationaler Ebene mit raumplanerischen Projekten und Studien und bezieht daraus Anregungen für Artikel, Publikationen, Vorträge und Unterricht über die Geschichte der Urbanistik und aktuelle Fragestellungen der Raum- und Stadtplanung.

Erhalt der alpinen Natur: Der Chalet-Mythos hat ausgedient

Fiona Pià

fiona.pia@epfl.ch

Freistehende Chalets in den Bergen entsprechen auch heute noch einer Idealvorstellung. Dabei ist das Bestreben, an der natürlichen Kleinheit solcher Bauten festzuhalten und das Chalet als angeblich in jeden alpinen Kontext passenden Prototyp zu Tausenden zu reproduzieren, zwanghaft. Zudem ist die Praxis mitverantwortlich für die gravierenden Schäden an der Gebirgsnatur. Eine neue Studie legt nahe, dass die alpine Natur nur durch einen Paradigmenwechsel – genauer gesagt ein neues Siedlungsmodell für die Alpen – vernünftig und dauerhaft geschützt werden kann.

Viele grosse urbane Orte in den Alpen sind durch eine simple Vervielfachung des Archetyps des freistehenden Chalets entstanden. Doch die geringe Dichte dieses Siedlungsmodells geht mit einer erheblichen Zersiedelung einher und verlangt zwingend die Nutzung des Privatautos.

2012 stimmten 50,63 Prozent des Schweizer Volks der Initiative von Franz Weber zu, welche die Zweitwohnungen als Hauptverursacher der Zersiedelung an den Pranger stellte. Dieser Initiative, die zu einem Verbot des Baus von neuen Zweitwohnungen in Gemeinden mit einem Zweitwohnungsanteil von über 20 Prozent führte, kommt zweifellos ein grosses Verdienst zu: Sie hat die Bevöl-

kerung wacherüttelt und ihr bewusst gemacht, dass die Natur in den Berggebieten vor einer fragmentierten und verschwenderischen Besiedelung geschützt werden muss. Allerdings vermag diese Lösung nicht zu überzeugen.

Die Stigmatisierung der Urbanisierung und Verdichtung – die in der Abstimmungskampagne mit Fotomontagen als Schockargument benutzt wurde – reicht nicht als Antwort auf die Zersiedelung im alpinen Raum. Diese wird nämlich nicht durch die Urbanisierung an sich verursacht, sondern vielmehr durch die Streuung der Siedlungen. Wir sollten uns deshalb nicht mit einer Strategie begnügen, die «Städte in den Bergen» verhindern will und deren einziges Ziel darin zu bestehen scheint, jede zukünftige Siedlungsentwicklung zu bremsen oder gar gänzlich zu unterbinden.

Aber mit welchen Strategien könnten der Alpenraum und seine Natur denn geschützt werden, ohne – was anscheinend das impli-

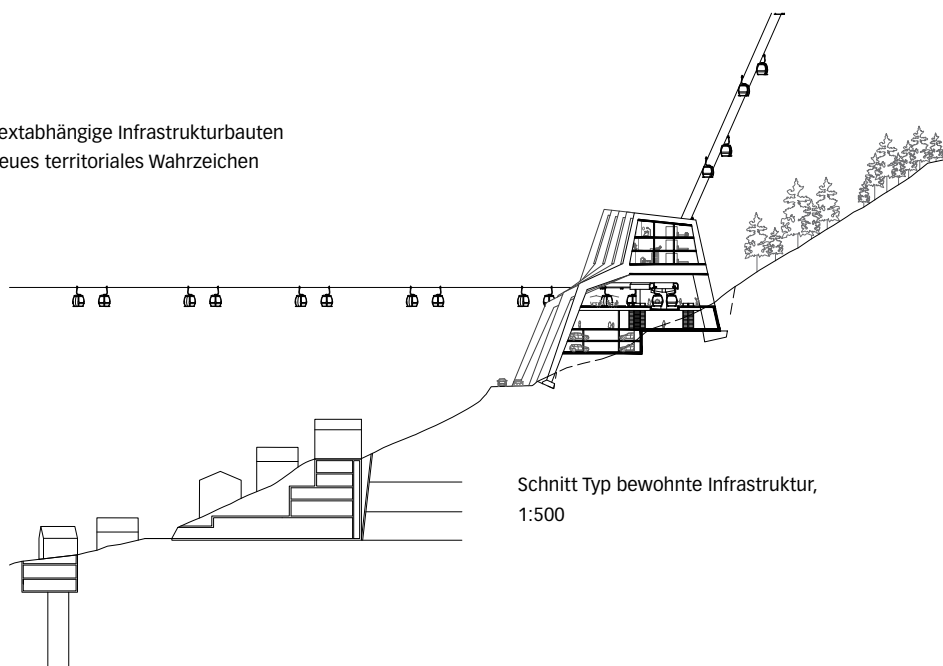


Über dem Mobilitäts-Hub: Hotel und Wohnungen

Die Synthesebilder entstanden mit Hilfe von Rafael Allende, CAAL architects, und Amélie Poncety, xy-ar.ch



Kontextabhängige Infrastrukturbauten
als neues territoriales Wahrzeichen



Schnitt Typ bewohnte Infrastruktur,
1:500

zite Ziel der Zweitwohnungsinitiative war – den Status quo festzuschreiben? Wäre es nicht sinnvoll, die bestehenden Alpenstädte stärker zu verdichten, um dadurch langfristig andere, heute noch unberührte Gebiete zu schonen? Sollte man nicht Mobilitätsinfrastrukturen entwickeln, die einer neuen alpinen Verdichtung entsprechen?

Zur Untermauerung dieser Hypothesen führte ich eine allgemeine theoretische Studie über den schweizerischen Alpenraum durch und analysierte unterschiedliche Modelle, die repräsentativ sind für Städte und Mobilitätssysteme in den Bergen. Mehrheitlich mit Siedlungsparametern, aber auch unter Einbezug rechtlicher, wirtschaftlicher und sozialer Parameter untersuchte die Studie die Situation von Verbier (Wallis), Zermatt (Wallis), Avoriaz (Frankreich), Whistler-Blackcomb (Kanada) und Andermatt (Uri). Dank einer verglichen-

den Analyse dieser Fallbeispiele sowie anhand von quantitativen Daten konnten nicht nur die Grenzen des vorherrschenden Modells der zersiedelten und ausgedehnten Alpenstadt, sondern auch jene der verdichteten Stadt aufgezeigt werden.

Anschliessend ging es darum, die maximale existenzfähige Grösse einer urbanen Siedlung in den Alpen räumlich zu erproben und dazu einen kritischen Verdichtungsgrad zu definieren. Dabei konzentrierte sich die Studie auf das Beispiel von Verbier, einer Stadt, die besonders repräsentativ ist für das Problem der Zersiedelung. Dies wegen der Vielzahl kleiner Projekte sowie wegen der fehlenden Koordination von Planung und Bautätigkeit. Verbier ist eine Alpenstadt, die momentan an ihre Grenzen stösst. Denn die Bodenverfügbarkeit ist beschränkt, das Strassennetz überlastet und der zulässige Zweitwohnungsanteil überschritten; zudem zeichnen sich negative Folgen des Klimawandels ab.

In unserer Studie haben wir ein neues Modell der alpinen Urbanisierung skizziert, das städtische Verdichtung mit Infrastrukturen für den

öffentlichen Verkehr kombiniert und auf diese Weise eine gesamtheitliche Lösung dieser Probleme erlaubt. Das Mobilitätssystem in Verbier, das die Zersiedelung bis anhin gefördert hat, könnte neu definiert werden und zum Auslöser einer Entwicklung werden, die den städtischen Raum neu gruppiert und hochwertigverdichtet. Mitteldazu wären innovative, an strategischen Standorten errichtete Infrastrukturbauten, die sich je nach Programm, Verkehrsflüssen und natürlichem Kontext anpassen lassen und die überdies auch Wohnraum bieten.

Das Projekt zeigt, dass es möglich und erstrebenswert ist, zuerst die bestehenden Siedlungsgebiete zu verdichten und dabei die bereits überbauten und mit erheblichen Funktionsstörungen behafteten alpinen Flächen in die Überlegungen einzubeziehen, bevor neue und noch unberührte Gebiete erschlossen werden.

(Übersetzung)

➤ Fiona Pià: «Urbaniser les Alpes suisses. Stratégies de densification des villes en altitude». These EPFL Nr. 7167 (2016)

➤ <https://infoscience.epfl.ch/record/222788>



FIONA PIÀ, *1978, ist Architektin EPFL. 2016 erwarb sie mit ihrer Dissertation «Urbaniser les Alpes suisses. Stratégies de densification des villes en altitude» den Dokortitel. Neben akademischer Forschung arbeitet sie auch als Architektin und Partnerin von designlab-architecture SA. Dieses Büro hat bedeutende Projekte in den Alpen entworfen und gebaut.

Wo Stadt und Berg aufeinandertreffen

Text: Stefanie Pfändler
s.pfaendler@gmail.com



Grenoble ist die grösste direkt am Hochgebirge liegende Stadt der Alpen. Zusammen mit den umliegenden alpinen Berggemeinden bildet sie eine Metropole, die den urbanen und alpinen Raum als Ganzes plant und verwaltet. Die beiden Räume profitieren von dieser wechselseitigen Verschränkung, auch wenn die Bedürfnisse unterschiedlich sind.

Um das flache, im Talboden gelegene Grenoble erheben sich in unmittelbarer Nähe die imposanten alpinen Berggipfel des Vercors-Massivs, die Chartreuse und die Chaîne de Belledonne mit ihren steil abfallenden Felshängen. Grenoble ist die grösste direkt am Hochgebirge liegende Stadt der Alpen und war ehemals ein wichtiger, aber stark verschmutzter Industriestandort. Heute hat sich die Stadt mit ihren knapp 170'000 Einwohnerinnen und Einwohnern als moderne, grüne Grossstadt und Vorreiterin einer nachhaltigen Stadtentwicklung positioniert. Namhafte europäische Forschungseinrichtungen für Nanotechnologie, Molekularbiologie und Atomenergie sowie mehrere Universitäten und Hochschulen haben Grenoble in einen renommierten Innovations- und Forschungsstandort der Hightechbranche verwandelt.

Grenoble ist jedoch weitaus mehr als eine urbane Grossstadt: Zusammen mit 48 umliegenden Gemeinden, darunter 34 Berggemeinden, bildet sie neben der Metropole Nizza Côte d'Azur die einzige alpine Metropole Frankreichs. Die Grenze der Metropole Grenoble-Alpes verläuft entlang der Kette des Vercors-Massivs und erreicht ihren höchsten Punkt auf 2162 Meter über Meer. 451'000 Einwohnerinnen und Einwohner leben in der Metropole, die seit dem 1. Januar 2015 die kommunalen Grenzen weitgehend aufgehoben hat und seither als eigenständiger Verwaltungsbereich funktioniert (siehe Kasten). Mit der Verschmelzung dieser



Im Talboden drängt sich die Stadt, um sie herum erheben sich steile Felsen: Grenoble ist eine Metropole mit vielen Gegensätzen.

urbanen, ruralen und alpinen Gemeinden wurden jedoch nicht nur politische Grenzen überwunden, sondern auch unterschiedlichste Lebensrealitäten und Bedürfnisse zusammengelegt. Plötzlich müssen Stadt- und Berggebiete gemeinsam planen, politisieren und wirtschaften.

Der Kampf um die flache Landschaft

Alexandre Mignotte ist «Berg-Verantwortlicher» der Metropole. Sein Kollege Stéphane Bonomi ist Stadtplaner und für die Entwicklung des «Plan local d'urbanisme intercommunal» (PLU) verantwortlich, was ungefähr einem schweizerischen Richtplan entspricht. Dieser soll die bestehenden kommunalen Planungsinstrumente ersetzen und zur einheitlichen Planungsgrundlage für die ganze Metropole werden. Die beiden Männer haben ihre Velos vor dem Gaudi Café im Zentrum Grenobles abgestellt und erzählen nun bei einem belgischen Bier, wie ihre Metropole Stadt und Berg unter einen Hut zu bekommen versucht.

«Natürlich waren am Anfang nicht alle begeistert», erinnert sich Mignotte an die vor zwei Jahren von Paris verfügte Vereinigung. «Vor allem die kleinen Gemeinden hatten Angst, ihre Interessen würden vernachlässigt.» Diese Befürchtung ist nicht unbegründet, entfallen doch 31 der 124 gewählten politischen Repräsentanten auf die Stadt Grenoble. Um ein Gegengewicht zu schaffen, haben sich die kleinen Gemeinden in einer Allianz verbündet. Das Resultat ist ein ständiges Machtspiel zwischen Zentrum und Umland mit einem fragilen, aber funktionierenden Gleichgewicht.

«Die Grenobler sehen sich gemäss einer Umfrage vor allem als Städter», sagt Mignotte. Sie profitieren von den Bergen als Tourismusmagnet, Ressource der Land- und Waldwirtschaft und Energiequelle. Über 50 Prozent der lokal produzierten Elektrizität stammt aus alpiner Wasserkraft. «Zwar sehen die Städter die Berge hauptsächlich als Freizeitort», ist Mignotte überzeugt, «in Wirklichkeit bildet das Gebirge für die Mehrheit der Bevöl-

kerung des Metropolraums jedoch reale Lebens- und Arbeitswelt.» Für den Planer ist das eine anspruchsvolle Ausgangslage. Es komme zu Spannungen in wichtigen Grundsatzfragen. «Die Stadt, naturgemäss eingeeignet durch ihre Lage im Talboden, drängt sich in die knappe, bebaubare Landschaft hinaus und übt Druck auf die umliegenden Freiräume aus», erklärt der studierte Geograf. Die dort tätigen Landwirte ihrerseits sind auf den knappen werden, landwirtschaftlich nutzbaren Boden angewiesen und wehren sich vehement gegen das Flächenwachstum der Stadt.

Die gelben Velos der Metropole

Das grösste Politikum, so Bonomi, sei allerdings der Verkehr. Die Umlandgemeinden verlangen, dass die Metropole eine zuverlässige ÖV-Versorgung sicherstellt – in der Innenstadt wiederum wird der Ruf nach mehr Veloinfrastruktur und weniger Abgasen laut. Und die Metropole reagiert: In 45 der 49 Gemeinden gilt inzwischen flächendeckend Tempo 30 innerorts. In der Stadt wurden Abgas-Vignetten eingeführt und für Lastwagen ist die Zufahrt zum Stadtzentrum tabu. Am sichtbarsten werden die Bemühungen um ökologische Mobilität und frische Luft durch die 6000 «Métrovelos». Die gelben Räder stehen in allen Gemeinden der Metropole der Bevölkerung günstig zur Verfügung und werden rege genutzt. Im Stadtbild von Grenoble und seinen Nachbargemeinden sind die Velos allgegenwärtig. Stéphane Bonomi ist stolz auf den hohen Anteil des Langsamverkehrs. «Trotzdem fragen sich die Berggemeinden natürlich zu recht, was es ihnen nützt, wenn die «Écolos» in Grenoble Velo fahren.» In den Bergen seien die Hänge steil und die Distanzen gross, man kämpfe mit ganz anderen verkehrlichen Problemen, ist sich Bonomi bewusst. So beanstandete eine Nachbargemeinde kürzlich die Aufwertung einer Zufahrtsstrasse zur fussgänger- und velofreundlichen Allee. Denn sie war nun für die Nutzfahrzeuge der Waldarbeiter nicht mehr befahrbar.



Auch mitten in der Stadt sind die Berge zum Greifen nah.



6000 gelbe «Métrovelos» sorgen in der Metropole für ökologische Fortbewegung und frische Luft.

Polyzentrismus und Wissenstransfer

«Unser wichtigster Grundsatz ist der Polyzentrismus», sagt Bonomi. Nicht nur in Grenoble wird entwickelt und investiert, es fliesen auch viele Mittel in die Peripherie. Dadurch kommen die dortigen Gemeinden in den Genuss einer professionellen Planung und von Investitionen, die sie allein kaum stemmen könnten. Dabei geht es bei weitem

nicht nur ums Geld: Die kleinen Metropolgemeinden verfügten bislang bloss über eine bescheidene Verwaltung. Häufig war ein einzelner Beamter für viele komplexe Themen zuständig. «Wird jetzt ein Projekt umgesetzt, steht ein ganzes Team von Fachleuten bereit.» Die lokalen Verwaltungen der Gemeinden, so Bonomi, seien heute faktisch nur noch für das Schulwesen und Aufgaben wie die Behandlung von Baugesuchen oder Ehe-

schliessungen zuständig. Damit delegieren sie einen Grossteil ihrer Kompetenzen. «Hätten sie damals die Wahl gehabt, wären sicher viele Gemeinden gegen ihre Eingliederung in die Metropole gewesen», mutmasst Bonomi. Heute schätzt er die Zustimmung deutlich höher ein. «Besonders die kleinen Dörfer spüren inzwischen, wie stark sie von der Metropole profitieren.»

Vom Sperrgebiet zum Trendquartier

Die grössten Investitionen finden natürlich trotz allem in Grenoble statt. Das Quartier von Presqu'île – da, wo sich die beiden Flüsse Isère und Drac vereinen – war früher als Forschungsstandort der militärischen und zivilen Atomtechnik Sperrzone. Heute ist das Quartier ein Schmelztiegel von Forschung, Innovation und urbanem Wohnen. Zwar sind viele Areale noch immer mit hohen Zäunen und Stacheldraht abgeschirmt. Entlang der Avenue des Martyrs fährt man jedoch mit dem Tram an modernen und teils utopisch anmutenden Hochhäusern vorbei. Dabei sollte das einseitig ausgerichtete Quartier besser in die Stadt integriert werden. Hier, im Epizentrum der Urbanität, spielen die Berge eher eine Statistenrolle: Sie locken als postkartenreifer Standortvorteil internationale Unternehmen und Spitzenforscher nach Grenoble.

In Skischuhen am Bahnhof

Mignotte und Bonomi sind sich einig, dass die Metropole der Region gut getan hat. Die übergreifende Verwaltung sei eine grosse Chance – nicht nur für Grenoble, sondern auch für die umliegenden Gemeinden. Während die beiden Planer ihre alpine Stadt als Ausnahme sehen, fühlt sich die Besucherin aus der Schweiz stark an die Situation von Städten wie Luzern, Chur oder Lausanne erinnert. «Die Nähe der Berge ist hier so einmalig unmittelbar, dass die Leute am Bahnhof schon in Skischuhen auf den Zug warten»,



Das Quartier Presqu'île verwandelt sich von der militärischen Sperrzone in einen Schmelztiegel von Forschung, Produktion und urbanem Wohnen. Dahinter thront die Spitze der Chartreuse.

erzählt Alexandre Mignotte. Diese für Frankreich offenbar ungewöhnliche Szene kennt man in der Schweiz allerdings aus beinahe jeder grösseren Stadt.

Auch in der Schweiz liegen Berg und Stadt oft so nah zusammen, dass viele Kantone und Agglomerationen den Spagat zwischen sehr unterschiedlichen Bedürfnissen machen müssen.

Im Gegensatz zur Schweiz hat Grenoble mit der Schaffung der Metropole eine handlungsfähige Verwaltung eingesetzt, welche die kommunalen Grenzen vollends überwindet. Die kleinen Gemeinden profitieren stark, zahlen aber auch einen politischen Preis dafür: Ihre Kompetenzen haben sie zu grossen Teilen an die Metropole delegiert.

METROPOLGESETZ STÄRKT DIE AGGLOMERATIONEN

Seit 2015 bilden 49 Gemeinden rund um Grenoble die administrative und politische Einheit Metropole Grenoble-Alpes. Sie ist eine der 15 Metropolen, die Paris vor zwei Jahren per Dekret geschaffen hat, und übernimmt seither alle zentralen Planungs- und Verwaltungsfunktionen der Region. Frankreich möchte mit seinem Metropolgesetz die Autonomie der Agglomerationen fördern und sie als Wirtschaftsstandorte und Planungseinheiten stärken. Die beteiligten Gemeinden werden in der Metropole durch ihre Gemeindepräsidenten repräsentiert und erhalten so ein Mitspracherecht.



STEFANIE PFÄNDLER, *1985, studierte Politik- sowie Umweltnaturwissenschaften und arbeitete als wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Sektion Nachhaltige Entwicklung beim ARE. Seit 2015 ist sie bei der Stadt Dübendorf in der Raum- und Verkehrsplanung tätig.

Motoren, Marktplätze und Hinterhöfe



PAUL SCHNEEBERGER, *1968, ist promovierter Historiker und befasst sich als Inlandredaktor der Neuen Zürcher Zeitung unter anderem mit Fragen der Raumentwicklung. Er publiziert auch ausserhalb der NZZ zu diesem Thema.

paul.schneeberger@nzz.ch

Die Formel stammt von einem Kärntner Bürgermeister: «Die Arbeitsplätze in meiner Kleinstadt wirken der Abwanderung aus Bergtälern entgegen.» Denn viele Bewohner der Peripherie akzeptieren die tägliche Pendlerdistanz von einer halben Autostunde in die Bezirksstadt. Der doppelt so lange Weg in die grösseren Städte Villach oder Klagenfurt ist dagegen erfahrungsgemäss zu lang. Wer in einer grossen Stadt Arbeit findet, zieht gleich dorthin um.

Die Faustregel von der halben Autostunde als Toleranzgrenze für das Autopendeln trifft nicht nur für die alpinen Regionen Österreichs zu, sondern auch für die Schweiz. So sind unsere Alpenstädte und -städtchen von Martigny im Unterwallis bis nach Scuol im Unterengadin die Motoren ihrer Talschaften. Das gilt auch für die Agglomerationen rund um die Hauptorte der Alpenkantone sowie für die Verkehrsknotenpunkte in den Talböden oder die grossen Resorts auf über 1000 Meter über Meer.

Hier findet man das Gewerbe und – sofern vorhanden – die Industrie. Und hier gibt es touristische Attraktionen, die das Bergenerlebnis abrunden, jenes naturgegebene Kapital des Alpenraums. Was in Martigny der Kunsttempel der Fondation Pierre Gianadda, ist in Scuol die Erholungslandschaft des Bogn Engiadina. In diesen Städten und Flecken wird sich die Zukunft des Alpenraums entscheiden. So wie darauf zu achten ist, dass Zürich, Basel oder Genf vom Schnupfen verschont bleiben, weil sonst die ganze Schweizer Wirtschaft mit Grippe darniederliegt, so hängt es auch von den Arbeitsplätzen und der Attraktivität dieser alpinen Marktplätze ab, ob die dauerhafte Besiedlung der umliegenden Talschaften eine Zukunft hat oder nicht. Daneben spielen natürlich noch andere Faktoren eine Rolle – vor allem die Landwirtschaftspolitik.


Man mag einwenden, die Digitalisierung schmälere die Bedeutung der zentralen Orte, weil in einer IT-basierten Dienstleistungsgesellschaft künftig alle wichtigen Tätigkeiten von überall aus möglich seien. Es komme nur auf die richtige Vernetzung an. Natürlich ist es denkbar, dass einzelne periphere Alpen-

täler in den nächsten Jahrzehnten dank stadt- und dichtemüden Kopfarbeitern eine Renaissance erleben. Wahrscheinlich aber ist das nicht. All die Möglichkeiten, die in den letzten Jahrzehnten für ortsunabhängiges Arbeiten geschaffen wurden, haben in den Bergregionen bloss punktuell für Zuzug gesorgt. Für Zuzug, der zudem oft saisonal beschränkt und eng ans «Basislager» im Talboden gekoppelt bleibt. Aktuelle Initiativen, die wie das Unterengadiner Projekt «Mia Engiadina» die Digitalisierung für alpine Regionen fruchtbar machen wollen, zielen vor allem darauf ab, diese Koppelung zu intensivieren.

Solche Ansätze schmälern die Rolle der regionalen Zentren in den Alpentälern nicht: Wer sich zur digitalen Arbeit ins Chalet zurückzieht, will deshalb noch lange nicht auf die üblichen Güter des täglichen Bedarfs verzichten. Zudem sind die Kleinstädte und Marktflecken längst nicht nur als Arbeits- und Handelsplätze wichtig, sondern auch als Orte, in denen sich die bauliche Entwicklung in den alpinen Regionen konzentrieren lässt. Geben sie einer dynamischen Entwicklung Raum, schaffen sie die Voraussetzung dafür, dass ihre Umgebung von baulichen und optischen Schocks, die ihre landschaftliche Qualität reduzieren und ihre touristische Attraktivität mindern, verschont bleibt.

Die Alpenstädte und Alpenstädtchen sind nicht nur wirtschaftliche Motoren und Orte des Austauschs. Sie sind auch – das klingt weniger sexy – die logistischen Hinterhöfe ihrer Regionen. Hier konzentriert sich von der Lagerung des Baumaterials bis zur Sammlung des Abfalls oft all das, was zum Funktionieren eines Lebensraums gehört, sich in Ferienprospekten aber schlecht macht. Gelingt es, die Städte und Flecken von Martigny bis nach Scuol als Motoren, Marktplätze und Hinterhöfe geordnet weiterzuentwickeln, ist das ein Gewinn für den ganzen Alpenraum. Indem die alpinen Zentren baulich und auch von den Angeboten her etwas städtischer werden, tragen sie dazu bei, dass die Ortschaften um sie herum eine Zukunft als Dörfer haben.

—



DIE ZAHL

Höchstgelegene Alpenstadt: Davos,

1560

Meter über Meer



«Les villes alpines travaillent pour leur avenir»



Silvia Jost
responsable des Affaires internationales, ARE
silvia.jost@are.admin.ch

En tant que déléguée de la Suisse à la Convention alpine et à la Stratégie macrorégionale pour l'espace alpin (EUSALP), je suis souvent de passage dans une ville alpine. Certes, je passe la grande majorité de mon temps dans des salles de réunion, mais je constate aussi, au contact des gens, que nombre de ces régions alpines ont pris un caractère urbain. Elles ont bien plus à proposer que des remontées mécaniques, de la raclette ou un panorama sur les montagnes: certaines cherchent des alternatives valables au tourisme d'hiver, d'autres se lancent dans des stratégies énergétiques audacieuses. Un peu partout, des opérations de revitalisation des centres urbains sont en cours. Par ailleurs, ces villes combattent le dépeuplement en lançant des processus de consultation participatifs.

Ce numéro du *Forum du développement territorial* est beaucoup trop court pour donner un aperçu complet de la riche palette de projets lancés dans les Alpes. Nous ne pouvons par conséquent donner la parole qu'à quelques représentants de villes alpines typiques. Dans leurs présentations, ces porte-parole esquissent pour les centres urbains des Alpes un avenir prometteur à multiples facettes.

En tant que centres régionaux, les villes des Alpes possèdent également de solides atouts: une infrastructure diversifiée en matière d'approvisionnement, des institutions de formation, des centres culturels et des entreprises pourvoyeuses d'emplois. A l'interface plaine-montagne, leur rôle de «gare multimodale» est important. Situées au point de départ de nombreuses destinations touristiques, elles constituent le creuset multinational où se préparent les innovations de demain.

Les villes alpines sont confrontées au défi de coordonner ces fonctions parfois contradictoires, dans l'intérêt de la population comme des hôtes de passage. Sous l'angle du développement territorial, elles doivent veiller à une utilisation parcimonieuse des terrains encore disponibles; elles sont donc, elles aussi, directement invitées à densifier leur milieu déjà bâti.

Ce numéro montre que l'avenir des villes alpines est une préoccupation majeure pour leurs porte-parole. Nous appelons donc de nos vœux la réussite des initiatives, propositions et projets déjà en cours.

(traduction)

Les Alpes, toujours plus connectées, toujours plus citadines...

Bernard Debarbieux

bernard.debarbieux@unige.ch



Malgré leurs dimensions modestes, les villes ont toujours joué un rôle important dans l'organisation des sociétés alpines. Cette situation est en train de changer radicalement avec l'intégration toujours plus grande des Alpes au territoire suisse et européen, et en raison de la mobilité croissante des habitants de ces régions.

On l'oublie trop souvent: le territoire alpin abrite un grand nombre de villes et les habitants des Alpes connaissent de longue date la culture urbaine. Toutefois, ces villes ont profondément changé durant les deux siècles passés, et en particulier au cours des dernières décennies, ce qui a modifié de manière tout aussi importante la nature des sociétés urbaines et les usages de ces villes.

Il est utile de rappeler la situation au milieu du XIX^e siècle, à l'époque où les campagnes alpines connaissaient leur maximum démographique: un chapelet de petites villes – quelques chefs-lieux de cantons suisses notamment – combinaient des fonctions administratives ou religieuses (des évêchés principalement) ainsi que des fonctions d'échange, tout spécialement les jours de marché.

En interdépendance avec les petites villes

Les villes des Alpes, essentiellement peuplées de soldats, de clercs, de juges, d'artisans et de commerçants, étaient alors de taille modeste: elles formaient de véritables petites sociétés urbaines fortement connectées au reste de la Suisse, parfois même à des régions d'Europe bien plus éloignées.

Les villageois des Alpes avaient toujours une ou plusieurs petites villes à portée de main, où ils avaient accès à un ensemble de pratiques administratives et commerciales en rapport avec leurs activités, moins autarciques que ce que l'on a longtemps voulu croire.

Chacune de ces petites villes animait un petit territoire bien à elle, composé d'ensembles de petites vallées ou couvrant une section de grande vallée intérieure au massif.

La révolution des trajets pendulaires

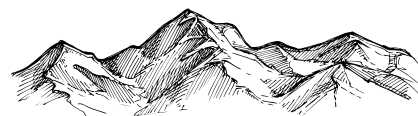
C'est cette organisation cellulaire qui a évolué le plus à partir de la fin du XIX^e siècle. Depuis la révolution industrielle, synonyme de forte croissance des villes du Plateau et du bassin lémanique, les villes des Alpes ont perdu en autonomie. Leurs activités ont été toujours plus influencées par des centres de décision externes aux Alpes. Grâce à l'amélioration des liaisons ferroviaires d'abord, routières et autoroutières ensuite, ces petites villes se sont retrouvées à une ou deux heures au maximum des principales agglomérations suisses. Les nouveaux tunnels du Lötschberg et du Gothard ont accentué ce phénomène de façon spectaculaire. Les populations alpines ont, quant à elles, adapté en conséquence leurs propres pratiques: il

est fréquent aujourd'hui qu'elles court-circuitent les villes de proximité pour se rendre à Zurich, Berne, Lausanne ou Genève; toujours plus nombreux aussi sont les habitants qui font la navette entre villages ou petites villes alpines et grandes villes situées en avant de la chaîne. Des milliers d'entre eux sont même venus de ces villes pour résider en montagne et profiter de l'environnement naturel et touristique, voire pour renouer avec des origines familiales.

La culture citadine est omniprésente

C'est donc l'ensemble des territorialités individuelles et des sociétés alpines qui ont été transformées par les nouvelles infrastructures et les nouvelles mobilités qu'elles ont rendues possibles. Le distinguo entre sociétés villageoises et petites sociétés urbaines, qui structurait l'espace alpin dans son ensemble, ne fonctionne plus ou presque. Les grandes vallées intérieures – entre Villeneuve et Sierre ou entre Viège et Brigue, de





«Le label « Ville des Alpes de l'Année » reconnaissait en 2012 le travail réalisé par notre ville, Annecy, contre le réchauffement climatique et pour une stratégie de développement durable. Depuis, l'équipe municipale poursuit son engagement dans cette voie.»



THIERRY BILLET
Vice Président du
Grand Annecy

part et d'autre du Rhône, entre Bregenz et Coire, de part et d'autre du Rhin, ou encore autour de Thoun et Interlaken – sont désormais très largement urbanisées et animées par une forte circulation le long de ces couloirs. L'urbanité des habitants est aussi devenue une caractéristique commune des vallées secondaires: beaucoup d'entre eux se rendent quotidiennement dans les villes alpines et, de plus en plus souvent, dans les grandes villes de Suisse. Par ailleurs, de nombreuses stations touristiques, à l'image de Davos, Verbier et des communes de Haute-Engadine, se sont urbanisées au fur et à mesure du développement des services et de l'intensification des échanges entre touristes,

visiteurs d'un jour et résidents; la culture citadine, avec ses modes de vie et de consommation, ses valeurs et ses références, s'est largement diffusée partout.

Redonner du sens aux ancrages locaux

Pourtant, les formes d'attachement aux lieux, aux vallées et aux petites villes alpines restent fortes. Dans une Suisse de plus en plus mobile, dont les parties sont toujours plus connectées les unes aux autres, les fiertés et les identités locales se trouvent constamment réinventées, comme si, tout en étant devenus citadins, les habitants des Alpes éprouvaient le besoin chaque jour re-

nouvelé de cultiver des liens avec leur environnement de proximité. L'attachement au paysage et au patrimoine, aux savoir-faire traditionnels et aux fêtes locales, reste puissant, quand bien même il semble être vécu sur des modes différents selon les groupes auxquels chacun appartient. C'est le propre des sociétés contemporaines, dans les Alpes comme ailleurs, de combiner des lieux et des mobilités de plus en plus complexes; mais la propension des sociétés alpines à se déployer dans l'espace tout en redonnant du sens aux ancrages locaux, à leurs petites villes en particulier, est remarquable.



BERNARD DEBARBIEUX, *1959, est professeur de géographie et d'aménagement du territoire à l'Université de Genève. Il a beaucoup travaillé sur l'imaginaire de la montagne dans le cadre du développement et de la transformation des pratiques touristiques et de la gestion de l'environnement. Avec Gilles Rudaz, il a publié récemment *Les faiseurs de montagne* (CNRS-Editions, 2010) et *La montagne suisse en politique* (Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014).

Villes alpines et espaces ruraux: des partenaires à la fois si proches et si différents

Thomas Streifeneder
thomas.streifeneder@eurac.edu

Tout semble opposer les villes alpines et les espaces ruraux. Or, en raison des liens étroits entre leurs territoires, ces entités pourraient devenir des exemples de coopération et d'innovation sociale. Les acteurs urbains et ruraux ont intérêt à améliorer leur collaboration pour tendre vers un développement durable et résilient.

Les divergences d'intérêts et de perspectives entre les villes alpines et les espaces ruraux sont génératrices de conflits. La population rurale afflue vers les villes qui (elles) ont l'ambition de réduire leur empreinte carbone et qui, en grandissant, sont confrontées à d'importants défis en matière d'aménagement et d'architecture. Dans les zones rurales désertées, ces mêmes villes viennent construire de nouvelles infrastructures énergétiques, défigurant les paysages qu'elles colonisent. Les autoroutes aériennes ou souterraines de l'électricité ainsi que les éoliennes, créées pour répondre à la voracité des villes, sèment la discorde dans les régions. Question subsidiaire: les lieux couverts de serres, de fabriques d'animaux et de forêts d'éoliennes sont-ils encore attractifs pour les loisirs ou les vacances?

Quelles relations et coopérations durables et fructueuses peut-on envisager entre les habitants des futures *smart cities* et les pay-

sans cultivateurs d'éoliennes? Verra-t-on un jour les citoyens enfourcher leur vélo électrique, rouler sur des pistes cyclables et se rendre, le soir après le travail, chez le paysan périurbain pour cultiver des fruits et légumes selon des techniques d'agriculture de précision? Le paysan ira-t-il aux champs le matin sur son tracteur électrique rechargé dans sa ferme autonome, équipée d'installations photovoltaïques et de digesteurs de biomasse, en contournant des dizaines de mâts d'éoliennes? Peut-être se rendra-t-il à

la ville pour récolter fruits et légumes biodynamiques cultivés dans des champs verticaux sur les façades des immeubles, production qu'il ira ensuite livrer à ses clients véganes en garnissant leur frigo dans les délais contractuels? Le soir, il se pourrait qu'il serve du vin biologique à des e-vététistes de retour d'une escapade? Au coucher du soleil, des citoyens viendront-ils s'installer sur des belvédères chauffés pour observer le loup et l'ours ou même tirer du gibier?





Régler les interrelations fonctionnelles sur le long terme

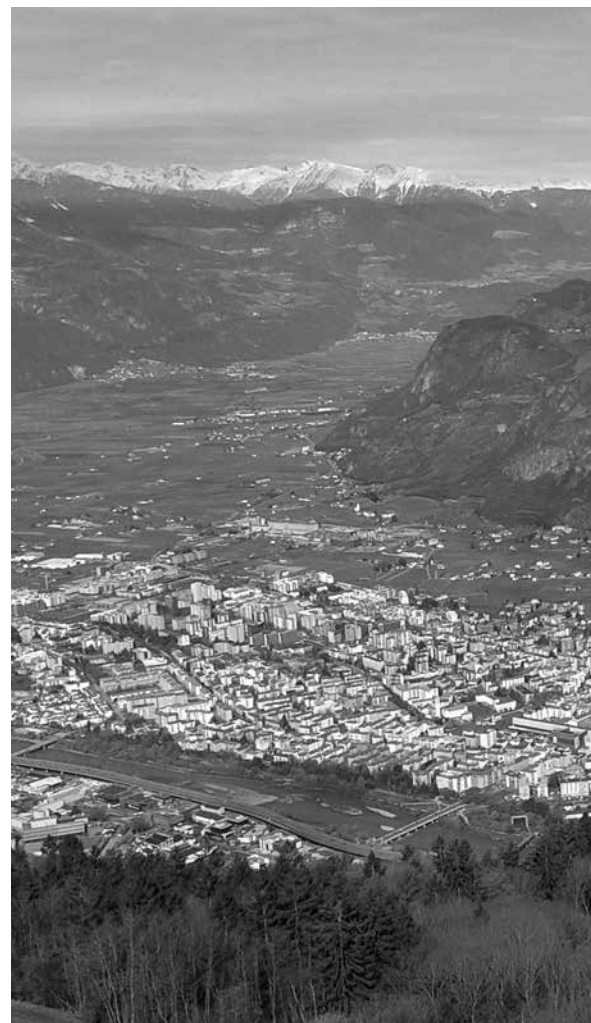
Les changements actuels de notre société secouent les fondements de nos modes de vie. Les solutions possibles suscitent des débats émotionnels, sont complexes et aboutissent souvent à des confrontations devant les tribunaux. Quelles stratégies globales intégratives de développement régional pourrait-on envisager? Face aux changements technologiques et climatiques, les villes – qui se veulent *smart* et résilientes – doivent faire davantage que se prémunir contre les catastrophes naturelles. Des études récentes ont énoncé trois conditions: diversifier les champs d'activité, s'appuyer sur des personnes bien intégrées dans leur communauté et poursuivre une stratégie territoriale d'ensemble. Pour être résiliente, une ville doit faire partie intégrante de sa région urbaine au sens large. Celle-ci dépasse les frontières administratives de la ville et comprend les espaces ruraux périphériques. Les stratégies d'avenir tiendront compte des

interdépendances sociales et écologiques entre les territoires ruraux et urbains. Elles incluront les prestations de l'écosystème rural dont dépendent les populations urbaines.

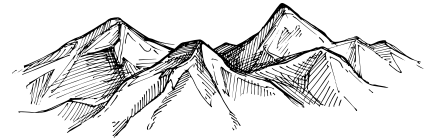
Ces interrelations fonctionnelles peuvent notamment concerner les régions alpines et les villes situées à la périphérie des Alpes. La qualité de vie dans les villes dépend fortement des ressources des territoires alpins et ruraux environnants. Munich et Vienne, par exemple, se procurent leur eau potable exclusivement dans les Alpes. Le conflit qui oppose Garmisch-Partenkirchen à Munich sur la question de l'approvisionnement en eau potable montre l'importance de bonnes relations de voisinage, réglées soigneusement sur le long terme.

Des coopérations entre territoires pour le bien de tous

Les territoires périphériques menacés de dépeuplement devraient-ils subir le même sort que le village de province «du début du



troisième millénaire» décrit par le romancier français Michel Houellebecq? Les personnages de cette fiction découvrent le nouveau visage d'un bourg qui avait été déserté. On y trouve de nombreux commerces proposant de l'artisanat et des produits régionaux ainsi que des cybercafés. La population locale n'est pas le moteur de cette renaissance; elle a pratiquement disparu et a été remplacée par de nouveaux arrivants, venus des zones urbaines, animés d'un vif esprit



«Il fait bon vivre dans les
« Villes des Alpes de l'Année ».
Ensemble, ces villes responsables
et solidaires façonnent un avenir
alpin vivable. Je les accompagne
dans cette belle et grande aven-
ture, à la recherche de solutions
pragmatiques, créatives et coura-
geuses.»



CLAIRE SIMON
Secrétariat association
Ville des Alpes de
l'Année, Saint Pierre
d'Entremont/Région
Auvergne-Rhône-Alpes /F

d'entreprise. Ces nouveaux venus ont une connaissance précise des lois du marché et réussissent pleinement à commercialiser leurs convictions écologiques. Dans la fiction de Michel Houellebecq, ces citadins sont des envahisseurs qui colonisent les espaces périphériques des villes.

Dans les Alpes, nous devons éviter une telle évolution. Géographiquement parlant, les villes alpines et leur périphérie sont étroite-

ment liées. Cette proximité est une opportunité à saisir pour développer des modèles novateurs de coopération territoriale. L'agriculture sociale et solidaire, l'agritourisme, la vente directe de produits de la ferme et les acteurs de la restauration contribuent à créer et renforcer des chaînes courtes de valeur ajoutée. Ainsi l'envahissement de l'espace rural par des citadins décrit par Michel Houellebecq peut rester une simple fiction.

— (traduction)



THOMAS STREIFENEDER, *1972, dirige l'Institut du développement régional du centre de recherches Eurac research, dont le siège se trouve à Bolzano. Son travail scientifique est axé sur les processus de transformation géoéconomiques, socioéconomiques et agrostructurels des espaces ruraux.

Les villes alpines face au défi de la raison

Köbi Gantenbein

gantenbein@hochparterre.ch



Rationalité énergétique, densification, harmonie d'ensemble, urbanité, régime fiscal spécial pour la maîtrise d'ouvrage: tels sont les cinq impératifs qui permettent à l'architecture de se hisser au rang d'une véritable politique publique. Les villes alpines en particulier sont tributaires d'une architecture de qualité. Communiquons ce message à travers tout l'Arc alpin.

1. Je plaide pour une consommation énergétique raisonnée et une diminution des émissions de CO₂.

Les villes alpines en particulier sont directement exposées aux laves torrentielles et aux crues que les changements climatiques provoquent. Elles sont vulnérables, au même titre que tous les chemins, conduites, lignes ferroviaires et autres voies de communication qui leur permettent de se maintenir en milieu hostile. Le concours d'architecture *Constructive Alps*, organisé tous les trois ans dans les pays de l'espace alpin, démontre qu'il est parfaitement possible, en matière de consommation énergétique et de rejets d'émission de CO₂, de faire rimer architecture de qualité avec raison.

Les techniciens, les artisans, les architectes, les maîtres d'ouvrages, les communes et les règlements de construction méritent notre reconnaissance. Mais il en faut plus: pour réduire les émissions de CO₂, nous ne devons pas esquiver les questions de mobilité. Nous faisons beaucoup trop de kilomètres en voiture – surtout dans les Alpes – et souvent sans réfléchir. Une mobilité raisonnée passe par une amélioration des transports publics et une diminution des déplacements. Nous habitons dans une maison passive, mais nous prenons l'avion le temps d'un week-end comme pour nous rendre au marché le samedi – un vol Zurich-Berlin ne coûte que 40 euros. Il faut en finir avec cette fo-



lie! Bien sûr, il faut également rouler moins souvent en voiture, diminuer de moitié les colonnes de poids lourds, instaurer un système de péage élevé dans les tunnels alpins et augmenter le prix du yoghourt voyageur.

Tout cela appelle une politique de raison qui réduise la consommation d'énergie et freine les émissions de CO₂. Les villes de plaine ont déjà progressé dans cette voie; elles sont ouvertes et mieux préparées à ce défi. Les villes alpines pourraient en prendre de la graine.

2. Je plaide pour une densification énergétique.

Durant ces cent dernières années, l'aménagement du territoire et la gestion des constructions ont suivi avec assiduité une politique d'étalement des constructions et de mitage du paysage. En Valais, l'espace entre Brigue et Viège n'est plus qu'un tapis urbain, une ville alpine; en Haute-Engadine, de paisibles villages de montagne se muent en grandes villes en hiver; le Rheintal entre Coire et le lac

de Constance est désormais une métropole d'importance européenne comptant 72 communes réparties sur quatre cantons et Länders appartenant à trois pays différents.

La consommation de biens s'accélère, le réseau routier et ferroviaire s'étend et se modernise, mais les villes alpines sont parfois devenues des cités-dortoirs habitées par des pendulaires. Que signifie ce genre de vie? – Que la moitié des paysages alpins ont été parasités par nos maisons et nos routes. Et c'est sans compter la mode des logements spacieux. Quand j'étais enfant, il y a quarante ans, on se contentait en Suisse de 25 m² par personne. Aujourd'hui, il nous faut 53 m² par personne, en comptant les bébés et les personnes âgées. Mais là, je suis pris en défaut: je vis dans la très ancienne maison de mes ancêtres située dans cette fameuse métropole du Rheintal. Si je divise la surface de notre immense étable – témoin d'un riche passé rural – par le nombre de personnes de ma famille, y compris mes voisins, je m'aperçois que nous oc-



cupons le quintuple de la surface de référence de 53 m² par personne. Nous pourrions donc sans autre supprimer toutes les zones à bâtir de la région car les possibilités de densification des volumes bâtis du Rheintal sont incommensurables.

3. Je plaide pour le respect des ensembles bâtis.

La plus grande prudence s'impose lorsqu'il s'agit de développer les villes alpines: il importe de conserver et multiplier les espaces publics et semipublics hérités du passé, et de porter attention au bâtiment projeté, mais aussi aux bâtiments existants qui l'entourent par devant et par derrière. Il faut également respecter l'ensemble architectural cohérent, trait d'union entre passé et futur;

bref, inventer un urbanisme habile en restant attentif aux détails d'une maison ancienne dont le charme peut être détruit par des interventions peu scrupuleuses.

Toute opération de densification doit tenir compte de l'existant. Créer de nouveaux espaces dans les volumes existants demande imagination, interaction sociale et courage politique. La ville alpine, ce sont les bâtiments, leurs jardins, les espaces publics et la campagne alentour. Respecter ce tissu, c'est conserver le trésor des villes de l'Arc alpin. Étonnamment, et malgré le bétonnage effréné de ces trente dernières années, beaucoup de villes et de villages ont gardé leur aspect d'origine, tant du point de vue de la forme que de la substance. Ces précieux témoins du passé doivent être traités avec le

plus grand soin, par respect pour le bien-être des habitants enracinés dans leur culture et également par opportunisme, pour séduire les touristes venus de l'autre bout du monde.

4. Je plaide pour une culture de l'urbanité.

Qu'il s'agisse de la conurbation de Viège à Brigue, du tapis construit du Rheintal ou de la ville qui s'étend de Maloja à Zuoz, en Engadine, les villes alpines se considèrent encore comme des villages. Dans nos cœurs et nos esprits, la référence reste le village, que nous nous débrouillons assez bien pour entretenir. D'ailleurs, nous pourrions citer de nombreux exemples de renaissance de villages dans les Alpes au cours de ces deux dernières décennies. Depuis leur enfance, les habitants des villes alpines portent leur village gravé dans leur cœur. Ils peinent par conséquent à comprendre qu'ils habitent désormais une ville et agissent en villageois plutôt qu'en urbains.

5. J'aspire à voir émerger une nouvelle culture architecturale dans les villes alpines.

Je préconise d'honorer fiscalement le bon maître d'ouvrage. Tout le monde encense les architectes; or, c'est le maître d'ouvrage qui donne le ton. C'est un travail difficile, qui mérite récompense. Celui qui le fait consciencieusement contribue au bien commun et participe à l'émergence d'une architecture de qualité. Si des héritiers ou des spéculateurs peuvent bénéficier de déductions fiscales, il serait juste que le maître d'ouvrage puisse également profiter de tels avantages. Pour que les villes alpines ne perdent pas d'argent, il conviendrait, en contrepartie, de taxer les maîtres d'ouvrage négligents. Les habitants des villes alpines sont vifs et dynamiques; ils introduiront cette taxation et deviendront les pionniers d'une nouvelle culture du bâti, qui finira par influencer le monde entier.

—

(traduction)



KÖBI GANTENBEIN, *1956, est rédacteur en chef de la revue d'architecture et de design *Hochparterre*. Il préside le jury du concours *Constructive Alps*. Il vit et travaille à Zurich et Fläsch, village de la «métropole alpine» du Rheintal.

CONFEDERATION

CONSTRUCTIVE ALPS

En 2017, la Suisse et le Liechtenstein décernent pour la quatrième fois le Prix international pour la rénovation et la construction durables dans les Alpes: Constructive Alps. L'ARE cofinance ce concours d'architecture avec l'Office liechtensteinois de l'environnement. Ce prix contribue à la mise en œuvre de la Convention alpine et du Plan d'action climat et oriente la réflexion sur des approches architecturales convaincantes pour la rénovation et la construction de bâtiments. Parmi les 268 dossiers qui lui ont été soumis, un jury international réunissant des représentants de tous les pays alpins en a sélectionné 30 pour participer à la deuxième ronde de sélection. Conformément aux exigences posées, ces projets répondent aux critères du développement durable, tant écologiques et économiques que sociaux, faisant notamment la part belle aux aspects culturels. L'Université du Liechtenstein soutient le jury international dans l'examen des objets. La Commission internationale pour la protection des Alpes (CIPRA) assure un suivi technique et organisationnel de Constructive Alps. Le jury partagera la dotation du prix, soit 50 000 euros, entre trois lauréats, et décernera également d'autres distinctions.

➤ www.constructivealps.net



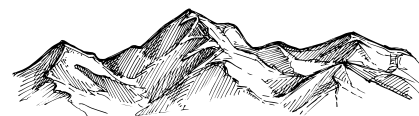
Presbytère de Krumbach, Vorarlberg / A, lauréat 2015 (première place)



Türalihaus (en haut à droite) et Gasthaus am Brunnen (à droite), Valendas / CH, lauréat 2015 (deuxième place)



Casa Riga, Comano Terme / IT, lauréat 2015 (troisième place)



«De par leur attractivité touristique, les villes alpines ont un rôle particulier à jouer dans le virage énergétique. Elles doivent chercher à travers l'innovation, à sensibiliser les visiteurs mais également les acteurs locaux. Leur ambition: La réduction des besoins en énergie, la valorisation des ressources locales, une information basée sur l'exemplarité.»



MARTINE PLOMB
Centre de Recherches
Énergétiques et Municipales (CREM), Martigny

«Pour trouver des solutions
dans les villes alpines,
il faut d'abord poser les
bonnes questions.»

Interview: Catarina Martins
Photos: Martin Bichsel



Comment des jeunes gens engagés politiquement perçoivent-ils la ville alpine où ils ont grandi? Trois délégués du Parlement des jeunes de la Convention alpine (YPAC) ouvrent le débat sur les opportunités et problèmes de l'espace alpin, ainsi que sur les attentes de leurs habitants. L'amélioration des offres de loisirs et de transports publics ainsi que les thématiques environnementales figurent tout en haut de la liste de leurs souhaits.

Vous vivez tous dans une ville alpine. En quoi la vôtre est-elle particulière?

Nicolas Belissent (N.B.): Chamonix est l'une des stations de sports d'hiver les plus grandes et les plus réputées de France. Sa vocation est internationale. Il y règne une atmosphère animée, jeune et dynamique.

Meriem Jebali (M.J.): Sonthofen est également une station de sports d'hiver. Elle vit du tourisme. Son parlement des jeunes est une de ses spécificités.

Cirinne Rechsteiner (C.R.): Herisau est très multiculturelle. Elle a le statut de ville mais, pour des raisons difficiles à comprendre, l'administration communale cultive son caractère villageois. Herisau est un centre vraiment urbain, doté d'une zone industrielle et d'une bonne infrastructure.

Qu'est-ce que cela implique d'être jeune dans une ville alpine?

N.B.: Nous avons grandi dans un paysage grandiose et donc nous traitons la nature avec respect. A Chamonix, tout le monde pratique d'une manière ou d'une autre une activité sportive.

Y a-t-il quelque chose qui vous dérange ou vous déplaît?

N.B.: Il y a ces familles établies depuis plusieurs générations à Chamonix et qui estiment qu'il ne faut rien changer. Ces personnes ne s'intéressent pas à la politique, bloquent toute amélioration et refusent de discuter de nouvelles solutions.

M.J.: Ce qui me dérange le plus, ce sont les horaires limités d'exploitation des transports publics. Les derniers bus partent à 21 heures. Il est donc difficile de sortir tard le soir à Sonthofen et de rentrer chez soi en transports publics.

C.R.: Les transports publics posent également problème à Herisau, mais dans une moindre mesure qu'à Sonthofen. Le problème le plus gênant provient du fait que les correspondances entre les différentes lignes ne sont pas assurées.

Votre ville est-elle «jeune»?

N.B.: Beaucoup de jeunes entre 25 et 30 ans vivent à Chamonix. Cette station est très appréciée des jeunes qui y font une année intermédiaire ou un séjour linguistique.

M.J.: Un nouvel établissement scolaire s'est construit à Sonthofen et nous avons créé un parlement des jeunes. Cela prouve que beaucoup de jeunes et de familles vivent à Sonthofen. Cependant, il manque à mon avis des infrastructures publiques adaptées.

C.R.: Beaucoup de jeunes vivent à Herisau. Mais il y a peu de prestations publiques qui s'adressent spécifiquement à la jeunesse, hormis les établissements scolaires.

Où souhaiteriez-vous davantage d'innovation?

N.B.: Il serait urgent de trouver une solution au problème de la pollution atmosphérique occasionnée par le trafic des poids lourds par le tunnel du Mont-Blanc. La vallée d'accès à

«Ce qui est bénéfique pour l'économie peut avoir un effet destructeur, écologiquement parlant. Souvent, les problèmes sont difficiles à résoudre et demandent beaucoup de temps, d'argent et de travail politique.»

Nicolas Belissent, Chamonix

Chamonix est en V. Cette configuration empêche l'air de circuler et donc d'évacuer la pollution. Lorsqu'il n'y a pas de vent ou en période d'anticyclone, la qualité de l'air se péjore encore davantage.

C.R.: Il faudrait améliorer l'offre de loisirs pour les jeunes. Autrefois, Herisau avait un cinéma qui a fermé par manque de rentabilité. Ce cinéma a rouvert il y a quelques temps, mais les spectateurs sont rares car on s'est habitué entre-temps à la très large gamme de films proposée à Saint-Gall, chef-lieu proche.

Vous voulez dire que vous ne profitez pas des offres de loisirs sur place?

C.R.: Il faudrait peut-être faire plus de publicité. Au début de cette année, par exemple, un bar qui organise des petits concerts a été ouvert. Mais il est boudé par le public qui en ignore l'existence. Quant aux personnes qui le connaissent, elles n'y vont pas parce qu'elles croient qu'elles n'y trouveront pas leurs amis...

M.J.: Nous avons le même problème à Sonthofen. Il n'y a pour ainsi dire pas de lieux de rencontre intéressants. Les jeunes passent donc

leur temps libre à l'extérieur, dans une plus grande ville qui propose une offre cinématographique et commerciale plus attractive.

Pensez-vous revenir habiter dans une ville alpine?

« Les villes alpines ne peuvent se développer que de manière limitée. Aussi s'efforcent-elles de faire mieux et de rester attractives. »

Cirinne Rechsteiner, Herisau

N.B.: Je ne voudrais pas tourner définitivement le dos à Chamonix mais je veux d'abord voyager et découvrir le monde. Notre cursus scolaire a été aménagé de façon à ce que nous puissions suivre deux formations en parallèle. On peut se former pour devenir moniteur de ski et ingénieur par exemple. Ainsi nous avons plusieurs cordes à notre arc lorsque des difficultés surgissent dans l'une ou l'autre profession et que nous n'avons pas envie de nous exiler.

M.J.: Il est important de découvrir le monde, d'aller respirer l'air de la grande ville et de voyager dans d'autres pays. Après mes études, j'aimerais toutefois revenir en Allgäu car j'y ai passé une enfance heureuse.

C.R.: Je ne pense pas revenir à Herisau après mes études car mes racines n'y sont pas très profondes. De plus, ce caractère hybride mi-ville, mi-village me pèse à la longue.

Une ville alpine peut-elle devenir un modèle pour d'autres villes?

C.R.: Les villes ne peuvent se développer que de manière limitée. Aussi s'efforcent-elles de faire mieux et de rester attractives. Il est donc indispensable qu'elles déploient énormément d'énergie pour répondre aux besoins de leur population.

N.B.: Il y a un fort sentiment d'appartenance à la communauté. C'est quelque chose d'exemplaire.

M.J.: Dans une ville alpine, on peut s'engager plus facilement pour une cause que dans une grande ville. On bénéficie d'une meilleure écoute; l'opinion de chaque individu a plus de poids chez nous que dans une grande ville.

C.R.: C'est juste. C'est une grande chance, surtout pour les jeunes qui souhaitent s'engager en politique.

Les échanges avec d'autres jeunes du parlement de la Convention alpine vous aident-ils à améliorer les choses dans votre ville?

M.J.: Nous recevons de nombreuses informations car nos discussions se déroulent dans un cadre vraiment international. Nous apprenons à connaître les problèmes d'autres villes alpines. Il est plus simple de trouver ensemble des solutions, et on est souvent plus productif. De plus, on apprend des choses très concrètes, par exemple, comment parler en public et défendre ses opinions face à d'autres personnes.

N.B.: On apprend aussi à considérer les choses de façon plus ouverte. Hier, j'ai interviewé Markus Reiterer de la Convention alpine. Je l'ai questionné sur la pollution atmosphérique de la vallée de Chamonix. Il m'a expliqué la complexité des interdépen-



CIRINNE RECHSTEINER, 17 ANS, HERISAU, SUISSE

Projets d'avenir: après le gymnase, j'aimerais faire un séjour linguistique et un stage. Ensuite, je prévois de faire des études de droit à l'Université de Saint-Gall.

Raisons de la participation à l'YPAC: j'ai envie de saisir cette opportunité qui nous est offerte, à nous les jeunes, de nous engager en politique. Je trouve passionnant de connaître des jeunes d'autres pays et de pouvoir débattre avec eux de sujets politiques.

dances et a esquissé quelques pistes. Les poids lourds qui traversent la ville participent au développement économique de la vallée. D'un point de vue écologique, par contre, ils ont un effet destructeur sur la région. Cet entretien m'a montré que les problèmes sont souvent très difficiles à résoudre et demandent beaucoup de temps, d'argent et de travail politique.

C.R.: Nous travaillons en petits groupes sur différentes thématiques et cherchons des solutions à des problèmes concrets. Il est utile d'apprendre comment fonctionnent les processus démocratiques.

Avez-vous le sentiment que le parlement de la Convention alpine va changer vos perspectives d'avenir et que vous allez pouvoir lancer un projet en faveur de la jeunesse dans votre ville?

N.B.: Avant, je pensais qu'il fallait être un scientifique pour changer le monde. Depuis que je participe à l'YPAC, j'observe que la politique est également un levier important. Pour trouver des solutions, il faut d'abord poser les bonnes questions, puis ouvrir la discussion. Chamonix se préoccupe beaucoup plus de la pollution atmosphérique de-

« Dans une ville alpine, on peut s'engager plus facilement pour une cause que dans une grande ville. On bénéficie d'une meilleure écoute; l'opinion de chaque individu a plus de poids. »

Meriem Jebali, Sonthofen



puis que la délégation de l'YPAC a attiré l'attention sur ce problème.

M.J.: Avant ma participation à l'YPAC, je voulais devenir vétérinaire. Maintenant, je constate qu'il y a beaucoup d'autres possibilités d'œuvrer dans l'intérêt général. A Sonthofen, je participe d'ailleurs déjà à de petits projets en tant que membre déléguée.

Quelles sont les thématiques particulièrement importantes dans votre ville?

M.J.: Sonthofen n'a pas le même problème de pollution atmosphérique que Chamonix. Chez nous, il s'agit de rester jeunes et innovants. Notre souhait est de faire de notre ville la championne du vélo la plus méridionale d'Allemagne.

C.R.: Les habitants d'Herisau souhaitent pour la plupart préserver le caractère et le charme de leur ville. Ils veulent néanmoins bénéficier de la même profusion d'offres qu'une ville de plaine.

Comment faites-vous entendre votre voix dans votre commune?

C.R.: Pour le moment, je n'y arrive pas encore parce que je ne suis pas active depuis long-

MERIEM JEBALI, 15 ANS, SONTHOFEN, ALLEMAGNE

Projets d'avenir: après la maturité, je souhaite passer une année à voyager, puis faire des études de médecine ou de médecine vétérinaire.

Raisons de la participation à l'YPAC: ma participation à l'YPAC me permet de connaître d'autres personnes. De plus, je peux y apprendre à parler en public pour défendre mes opinions.

temps en politique. Je participerai bientôt à un parlement des jeunes à Saint-Gall. Cela ne concerne pas directement ma commune, mais c'est un début...

M.J.: Je siége au parlement des jeunes depuis trois ans. L'année dernière, nous avons présenté au maire les idées que nous avons collectées à l'YPAC. Malheureusement, cela n'a pas eu beaucoup d'effet. Nous organisons réguliè-

rement de petits événements. Il faut du temps pour que les choses se mettent à bouger.

N.B.: La délégation de l'YPAC a mobilisé tout le lycée autour d'un défilé de mannequins. Les participants, que nous avons équipés de masques respiratoires, s'arrêtaient figés dans leurs mouvements comme des mannequins de vitrine de magasin. Nous avons ainsi attiré l'attention sur la mauvaise qualité de l'air.



NICOLAS BELISSENT, 17 ANS, CHAMONIX, FRANCE

Projets d'avenir: j'aimerais étudier les sciences de l'ingénieur ou les mathématiques en Grande-Bretagne.

Raisons de la participation à l'YPAC: je voudrais chercher comment nous pourrions lutter contre le réchauffement climatique de notre planète. De plus, j'apprécie de pouvoir travailler avec d'autres jeunes sur des sujets politiques.

A votre avis, à quoi ressemblera votre ville alpine dans vingt ans?

C.R.: Herisau va se développer et se rapprocher de Saint-Gall, et en deviendra peut-être même un quartier. Son caractère villageois et son charme montagnard disparaîtront.

N.B.: La neige se fera de plus en plus rare, ce qui constitue un défi pour les villes alpines qui sont aussi des stations de sports d'hiver. Ces villes trouveront d'autres sources de revenu. Dans vingt ans, peut-être que l'idée de construire un tunnel ferroviaire pour transférer le trafic poids lourds de la route au rail sera en voie de concrétisation.

M.J.: S'il n'y a plus de neige, il y aura moins de touristes. Les entreprises familiales, surtout, devront rechercher d'autres alternatives. L'hiver transforme ma ville en un lieu féérique. Sans hiver véritable, Sonthofen sera une ville comme une autre. Dommage!

— (traduction)

LE PARLEMENT DES JEUNES FAVORISE LES ÉCHANGES DE VUES

Le Parlement des jeunes de la Convention alpine (Youth Parliament to the Alpine Convention, YPAC) a été créé en 2006 par le lycée académique d'Innsbruck (Akademisches Gymnasium Innsbruck) et par la Convention alpine afin de favoriser les échanges entre les jeunes de différentes régions alpines. S'inspirant du modèle des délibérations parlementaires, chaque rassemblement annuel est dédié à la discussion de thématiques spécifiques tirées de l'agenda politique de la Convention alpine.

L'avenir d'Idrija entre ancrage local et mondialisation

Matevž Straus

matevz.straus@idrija.si



La ville d'Idrija, aux confins des Alpes slovènes, est un centre minier riche d'une longue histoire. Ces dernières décennies, elle a réussi à se distancier de cet héritage sans pour autant le rejeter. Son objectif est de parvenir à concilier développement économique et cadre de vie de qualité.

Selon la légende, un fabricant de seaux aurait découvert en 1490 des gisements de mercure sur ce territoire aujourd'hui slovène. En rinçant ses récipients, l'artisan a remarqué que le fond de l'un d'entre eux brillait.

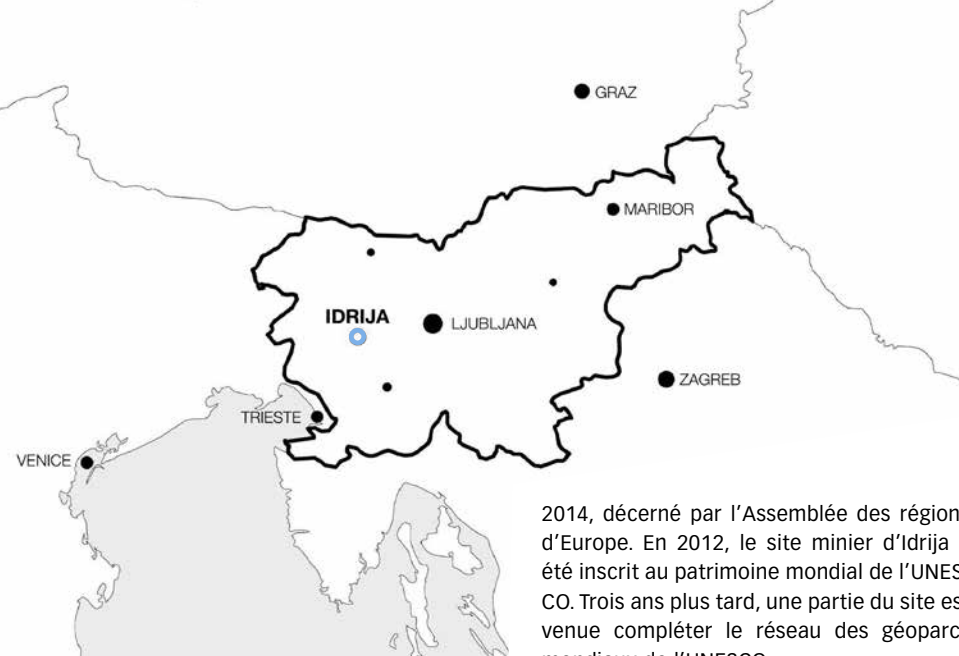
Cette découverte, dans une vallée latérale reculée de la République de Venise d'alors, a lancé l'exploitation d'une mine dont l'impact se fait sentir aujourd'hui encore. Elle a en effet entraîné l'établissement d'une cité de mineurs.

La deuxième mine de mercure du monde constituait en son temps l'une des entreprises les plus florissantes des Habsbourg et attirait des médecins, des ingénieurs, des pharmaciens, des géologues et des botanistes de grand renom. Cinq cents ans après sa découverte, elle a été confrontée à un dilemme: fallait-il poursuivre l'exploitation du mercure malgré la chute des prix sur le mar-

ché mondial, les répercussions négatives sur l'environnement et les maladies endémiques occasionnées par les émissions de mercure dans l'atmosphère, ou fallait-il plutôt chercher de nouveaux débouchés dans d'autres secteurs? Car, en fin de compte, peu de villes minières ont réussi à bien surmonter la fermeture de leurs mines.

De la mine de mercure au géoparc mondial de l'UNESCO

Idrija a réussi sa reconversion. Malgré sa petite taille, son isolement, ses difficultés d'accès au réseau routier, son passé minier et industriel, la pollution de ses sols et un pay-



sage alpin de vallées étroites et replats d'altitude, cette commune est devenue une petite ville importante avec un secteur économique en plein essor et un des taux de chômage les plus bas de Slovénie. Ces dernières années, Idrija a par ailleurs reçu plusieurs distinctions, notamment celle de «Ville des Alpes de l'Année» en 2011, le prix Golden Stone 2012 de la commune slovène la plus avancée, le prix de la «Destination touristique européenne d'excellence» (EDEN) 2011 – un projet lancé par la Commission européenne pour promouvoir le tourisme durable au sein de l'UE –, enfin le label «Ville ouverte aux jeunes» en

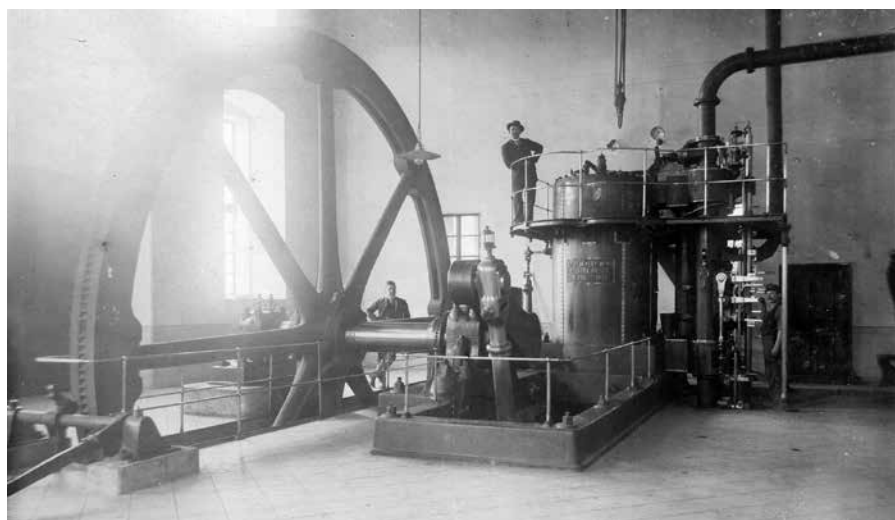
2014, décerné par l'Assemblée des régions d'Europe. En 2012, le site minier d'Idrija a été inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Trois ans plus tard, une partie du site est venue compléter le réseau des géoparcs mondiaux de l'UNESCO.

Les deux périodes de reconversion d'Idrija

Pour comprendre l'évolution d'Idrija après la fin de l'exploitation minière, il importe de distinguer deux processus distincts: la reconversion de l'exploitation minière en une industrie de transformation, d'une part, et la réorientation encore en cours de la production industrielle vers le secteur de l'innovation, d'autre part. Le premier processus a débuté dans les années 60 lorsque le gouvernement socialiste a créé plusieurs sociétés industrielles d'électricité. Celles-ci ont connu la

prospérité car elles ont profité du savoir-faire des techniciens. Anciens employés dans les mines, ces derniers se sont tournés de plus en plus vers d'autres secteurs industriels. Peu à peu, les entreprises d'électricité ont fusionné pour former deux grands conglomérats, qui se sont diversifiés dans d'autres secteurs: industrie automobile, génie civil et électricité. Malgré le système de production mondialisé d'aujourd'hui, les départements de la gestion et de la recherche sont toujours basés à Idrija ainsi que dans la commune limitrophe de Spodnja Idrija. Idrija est ainsi devenue l'une des communes slovènes les plus prospères.

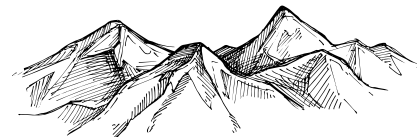
Bien que les décideurs aient opté pour un avenir sans extraction minière, la population d'Idrija n'a jamais oublié son fabuleux passé minier. Grâce à sa documentation systématique sur plusieurs décennies, ses archives et la conservation de son patrimoine technique, culturel et naturel, elle a pu créer le premier musée slovène à ciel ouvert dénommé Divje jezero («Le lac sauvage») ainsi qu'un musée. Son site minier est désormais inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO et fait partie du réseau des géoparcs mondiaux de l'UNESCO.



La pompe Kley est la plus grande machine de ce type conservée en Europe.



Esprit de camaraderie, travail acharné et sens de l'humour, telles sont les qualités des habitants d'Idrija – Ils savent tirer le meilleur parti de chaque situation sans compter sur l'aide d'autrui.



«Srečno» (bonne chance), c'est ce qui était souhaité à tous ceux qui franchissaient le seuil de la plus ancienne mine d'Europe devenue aujourd'hui une attraction touristique: la mine Anthony's Main Road à Idrija

«Tolmin, dans la vallée de la Soca, les Alpes juliennes et le parc national du Triglav sont des lieux uniques en leur genre. Ils constituent un héritage culturel et naturel particulièrement propice au développement durable, en lien avec les objectifs de la Convention Alpine.»



UROŠ BREŽAN
Mayor of Tolmin/Slowenia

Innovation et solidarité

Les défis à relever, au XXI^e siècle, sont néanmoins importants. On peut notamment citer le déclin démographique, le vieillissement de la population, la monoculture des emplois, le passage imminent au secteur quaternaire, et donc le recul du secteur secondaire, la précarité croissante de certaines catégories sociales et la protection de plus en plus impérative des ressources naturelles encore intactes. Pour empoigner ces défis, Idrija a développé plusieurs stratégies. Ainsi la Stratégie d'innovation pour le développement durable de 2011 donne une vision d'ensemble du futur développement de la ville. Elle s'articule autour de cinq priorités: promotion d'un cadre de vie de qualité et d'une économie de l'innovation, amélioration des infrastructures, renforcement de la cohésion sociale dans le sens d'une société plus inclusive. Cette vision a été complétée en 2011 par

la Smart Community Strategy, et quatre ans plus tard, par la stratégie Jeunesse. Avec l'inscription de son site minier au patrimoine mondial de l'UNESCO, l'avenir d'Idrija semble donc s'orienter clairement vers l'innovation et la solidarité, dans la continuité de ses cinq cents ans d'histoire.

La commune en tant que moteur du développement local

Pour atteindre les objectifs visés, un nouveau modèle de structure décisionnelle est nécessaire. Il donne à la commune un rôle proactif de coordination. Non content de chercher à convaincre les acteurs du secteur public de se lancer dans l'innovation sociale, ce modèle a pour but de créer de toutes pièces un environnement novateur, ouvert à la recherche de solutions concrètes. A cette fin, la commune a lancé sa politique des jeunes: logements adaptés aux différents âges de la

vie, développement du marché de l'emploi et intégration des jeunes dans les processus de décision. En parallèle, elle va poursuivre ses efforts de conservation du patrimoine technique, culturel et naturel. Aujourd'hui, Idrija entend relever le défi numérique et utiliser le potentiel des réseaux mondiaux, sans pour autant perdre de vue leurs possibles inconvénients. Elle met ainsi la priorité sur un développement stratégique à long terme intégrant les enjeux sociaux et environnementaux, et laisse de côté des projets axés sur le court terme. Par sa participation active à des réseaux transnationaux (villes des Alpes, villes minières, villes du mercure, villes intelligentes), Idrija parvient à rester en phase avec les tendances et les mutations mondiales. En s'engageant dans des organismes spécialisés, la commune a pour objectif de participer à la mise en valeur locale des évolutions globales.

— (traduction)



MATEVŽ STRAUS, *1988, est conseiller de projet pour la commune d'Idrija (Slovénie). Dans son travail, il cherche à favoriser une bonne articulation entre la politique de la jeunesse et les stratégies de développement. Il a fait des études d'urbanisme, de communication et de sociologie aux Universités de Bruxelles, Vienne, Copenhague, Madrid, Umeå et Ljubljana. Durant son temps libre, Matevž Straus travaille pour un groupement local de start-up et de jeunes et comme assistant à l'Institut for Future Studies de Copenhague.

Altdorf, petite ville aux qualités urbaines

Urs Kälin
kaelingisler@bluewin.ch

Depuis le haut Moyen Age, Altdorf est le centre politique, économique et culturel du canton d'Uri. Afin de décharger son centre très engorgé, la ville va construire un nouvel axe routier ouest-est, modérer le trafic dans la localité et favoriser la mobilité douce.

Altdorf est le plus ancien village établi à l'embouchure de la Reuss et le chef-lieu du canton d'Uri. Depuis le Moyen Age, la commune abrite le siège du tribunal et des autorités. Au début des temps modernes, Altdorf faisait partie des lieux les plus importants de la jeune Confédération. Aux XVI^e et XVII^e siècles, des représentants de la cour d'Espagne ou de Savoie et de la nonciature apostolique y résidaient parfois. Altdorf était alors nettement plus peuplée que les centres des autres cantons de Suisse centrale, par exemple Schwyz, Stans, Sarnen ou Zoug, et comptait plus d'habitants que Coire, Sion ou Lugano.

Rôle de premier plan sur le marché du travail

Depuis 2014, la commune d'Altdorf est le centre de l'agglomération de la basse vallée de la Reuss. Avec ses 8 600 habitants (1/4 de l'agglomération), Altdorf présente une densité de population relativement élevée, soit 900 habitants au km². Sur le plan culturel, elle a développé un mode de vie urbain, alors que ses voisins ont conservé un état d'esprit rural et conservateur. Elle joue son





Incendie du village le 5 avril 1799.
Gravure sur cuivre, anonyme,
Bibliothèque centrale de Zurich

rôle de chef-lieu en hébergeant – outre le gouvernement, le parlement et les tribunaux – les écoles les plus importantes du canton. Alors qu'Altdorf rassemble 26 % des habitants du canton, elle offre 37 % des emplois. Ces derniers, souvent hautement qualifiés (administration, tertiaire et industrie de pointe) contribuent à dynamiser le marché cantonal du travail.

La problématique du trafic de transit

Le développement d'Altdorf est étroitement lié au trafic transalpin. Le passage du Gothard réalisé durant la première moitié du XIII^e siècle ouvrit une voie directe entre le nord et le sud et offrit à Altdorf un essor économique rapide. La commune devint l'un des comptoirs commerciaux les plus importants pour le transport des denrées alimentaires, du bétail et des textiles par le Gothard. Cela fit émerger en parallèle un artisanat très diversifié, lié au transport de marchandises.

Durant les siècles qui suivirent, l'ouverture de la route carrossable du Gothard et de la ligne ferroviaire entraînèrent de profonds changements sociaux et économiques. Altdorf devint un centre industriel et tertiaire, urbain et moderne. Cependant, de graves problèmes ont surgi dans les années 50 en raison du trafic. Avant la construction de la route nationale N2, les marchandises et les voyageurs traversaient le centre du village, ce qui occasionnait une pollution atmosphérique et des nuisances sonores énormes durant les périodes touristiques.

Aujourd'hui, on mesure à Altdorf un trafic tout aussi élevé qu'à l'époque de la construction de la N2. Il est donc devenu indispensable de revoir le plan des transports. Un nouvel axe routier ouest-est a été accepté par le peuple. Il déchargera le centre-ville du trafic de transit à partir de 2021. Il réduira la pollution atmosphérique et les nuisances sonores et permettra de revaloriser ce centre. Pour décourager le trafic de transit, les autorités ont prévu de créer une zone de rencontre et d'étendre le périmètre de la modération à 30 km/h. Deux autres projets seront réalisés en parallèle: la transformation de la gare d'Altdorf en un nœud cantonal de lignes de transports publics et l'amélioration des infrastructures pour la mobilité douce.

— (traduction)



URS KÄLIN, *1959, a étudié l'histoire, la théorie politique et la littérature allemande contemporaine à l'Université de Zurich. Vice-directeur des Archives sociales suisses de Zurich depuis 1996, il fait partie de l'exécutif communal d'Altdorf depuis 2010. En 2015, il en est devenu le président.

Préservation de la nature alpine: le mythe du chalet n'est plus d'actualité

Fiona Pià

fiona.pia@epfl.ch

Profondément ancrée dans les esprits depuis des siècles, l'image du chalet individuel incarne, aujourd'hui encore, un idéal alpin. Pourtant, comme le démontre notre recherche, cette volonté obsessionnelle de préserver la petite taille «naturelle» du chalet, en se contentant de le reproduire par milliers, à la manière d'un prototype idéal applicable à tous les contextes alpins, est en grande partie responsable du grave préjudice porté à la nature d'altitude. Il semble que seul un changement de paradigme, en l'occurrence un nouveau modèle d'urbanisation des Alpes, permettrait de protéger raisonnablement et durablement la nature alpine.

Nous sommes les héritiers des grandes urbanités alpines, trop souvent réalisées au coup par coup, par simple multiplication de l'archétype du chalet individuel. La faible densité de ce modèle de développement, indissociable de l'usage de la voiture privée, a engendré un étalement urbain considérable.

En 2012, la population suisse a accepté à 50.63 % l'initiative de Franz Weber qui pointait du doigt les résidences secondaires, considérées comme les principales responsables du «mitage du territoire». Cette initiative, qui a abouti à l'interdiction de construire de nouvelles résidences secondaires dans les communes où leur proportion est égale ou

supérieure à 20 % du parc de logements total, a certes eu le mérite de réveiller les consciences en montrant la nécessité de protéger la nature d'altitude de cette occupation fragmentée et dispendieuse du territoire. Toutefois la solution proposée ne convainc pas.

La stigmatisation de l'urbanisation et de la densité – utilisées en tant qu'argument choc de la campagne, comme le montrent les photomontages de l'époque n'est pas une réponse suffisante à l'étalement urbain alpin. Celui-ci n'est en effet pas provoqué par l'urbanisation en soi, mais plutôt par la dispersion du bâti. Nous ne pouvons donc pas nous accommoder d'une stratégie qui affirme ne pas vouloir de «villes dans les montagnes» et semble avoir pour unique but de freiner, voire de stopper toute urbanisation future.

Quelles seraient alors les stratégies qui autoriseraient la protection du territoire alpin et de son paysage sans pour autant s'en tenir au statu quo, que semblait implicitement vi-



Le cœur de l'infrastructure habitée est défini par le nouveau transport public: la télécabine.

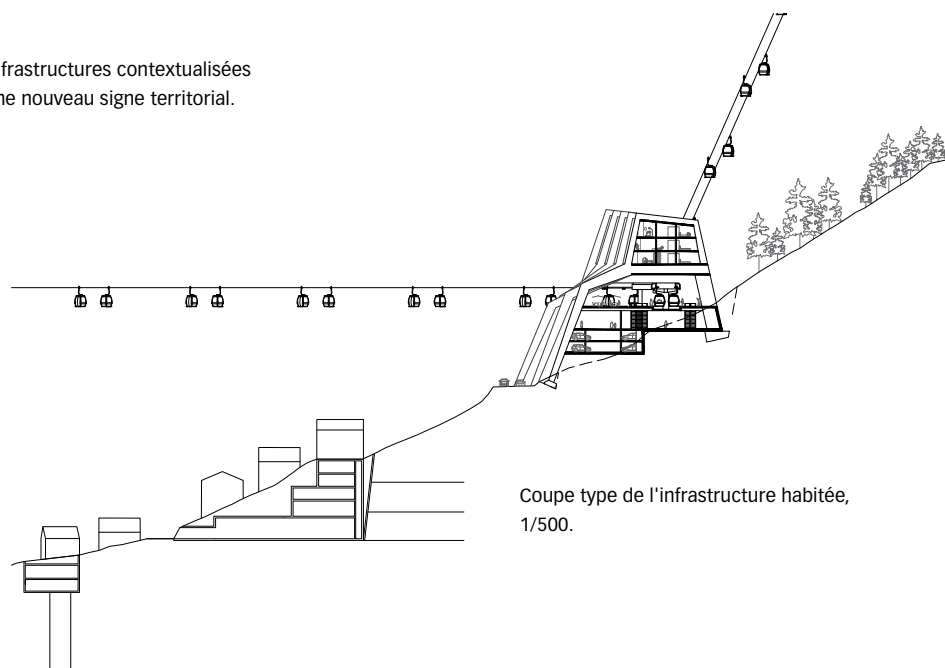


Idem, en hiver.

Les images de synthèse ont été réalisées par Fiona Pià avec l'aide de Rafael Allende, CAAL architectes.



Les infrastructures contextualisées
comme nouveau signe territorial.



Coupe type de l'infrastructure habitée,
1/500.

ser l'initiative Weber ? Ne serait-il pas plutôt souhaitable de densifier encore davantage les villes de montagne pour épargner ainsi, à long terme, d'autres territoires toujours «vierges»? Ne faudrait-il pas développer des infrastructures de mobilité en adéquation avec une nouvelle densification alpine?

Afin d'étayer ces hypothèses, le doctorat a mené une étude théorique générale du contexte alpin suisse et une analyse ciblée de différents modèles représentatifs de villes et de mobilités d'altitude. En fonction de plusieurs paramètres principalement urbains mais aussi légaux, économiques et sociaux, la recherche s'est penchée sur la situation des villes de Verbier (Valais), Zermatt (Valais), Avoriaz (France), Whistler-Blackcomb (Canada) et Andermatt (Uri).

L'analyse comparative de ces cas a permis de démontrer, données chiffrées à l'appui,

non seulement les limites du modèle dominant de la ville alpine étalée et prolongée sur le territoire, mais également celles de la ville compacte.

La démarche a ensuite consisté à expérimenter spatialement la taille maximale viable d'une urbanité alpine, en définissant une taille critique de densification.

La recherche s'est concentrée sur le cas de Verbier, particulièrement représentatif des problématiques induites par l'étalement urbain résultant d'initiatives individuelles de petite taille, liées à des opérations non concertées. Verbier est en effet une ville à la montagne qui atteint actuellement son point de saturation: limite d'extension du bâti, congestion du réseau routier, tensions climatiques, dépassement du seuil admissible des résidences secondaires.

La thèse invente un nouveau modèle d'urbanisation alpine qui, en intégrant densification

urbaine et infrastructure de transport public, permettrait de résoudre conjointement ces divers problèmes. Si le système de mobilité de Verbier était jusqu'à ce jour un vecteur d'étalement, il pourrait, en se redéfinissant, devenir garant d'un regroupement urbain de qualité, sur des sites stratégiques. Ce néotype serait une infrastructure habitée, qui changerait de forme au gré des programmes, des flux et des contextes naturels.

Le projet démontre qu'il est possible, voire souhaitable, de densifier les urbanités existantes, de prendre en compte l'héritage alpin fortement bâti et présentant d'importants dysfonctionnements, avant d'aller investir d'autres territoires «vierges».

➤ Fiona Pià: «[Urbaniser les Alpes suisses. Stratégies de densification des villes en altitude](#)». Thèse EPFL n°7167 (2016)

➤ <https://infoscience.epfl.ch/record/222788>



FIONA PIÀ, *1978, est architecte EPFL. En 2016, avec la publication de sa thèse intitulée «Urbaniser les Alpes suisses. Stratégies de densification des villes en altitude», elle a obtenu le titre de docteur ès sciences. Parallèlement à son parcours académique, Fiona Pià est architecte – associée de designlab-architecture SA, avec Inès Lamunière et Vincent Mas Durbec; le bureau a conçu et construit des projets significatifs dans les Alpes.

«Au bout de chaque rue, une montagne.» (Stendhal)

Texte et photos: Stefanie Pfändler
s.pfaendler@gmail.com



Grenoble est la plus grande ville des Alpes à proximité directe des sommets. Elle constitue, avec les communes alpines de sa périphérie, une métropole qui aménage et administre un vaste territoire urbain et alpin. La montagne et la ville profitent de leurs interdépendances même si leurs besoins peuvent parfois différer.

Grenoble est bâtie sur une grande plaine (la cuvette grenobloise) que dominent les flancs abrupts des montagnes du Vercors, de la Chartreuse et de la chaîne de Belledonne. Elle est la plus grande ville des Alpes à proximité directe de sommets prestigieux. Ce fut un centre industriel important mais très pollué. Avec ses 170 000 habitants, elle se veut aujourd'hui une grande ville moderne, écologique et pionnière du développement durable. La transformation de Grenoble en un pôle d'innovation et de recherche de pointe est due à l'implantation d'institutions européennes de renommée mondiale dans les domaines de la nanotechnologie, de la biologie moléculaire et de l'énergie nucléaire, ainsi que de plusieurs universités, écoles polytechniques et hautes écoles.

Mais Grenoble est bien plus qu'un grand centre urbain: elle forme, avec 48 communes environnantes – dont 34 sont des communes de montagne – l'unique métropole alpine de France avec la métropole Nice Côte-d'Azur, et compte 451 000 habitants. A l'ouest et au sud-ouest, le territoire de la métropole Grenoble-Alpes s'arrête à la crête du massif du Vercors. Son point culminant est situé à une altitude de 2 162 m. Son statut officiel de métropole date du 1^{er} janvier 2015. A ce moment-là, les limites des collectivités territoriales qui en font partie ont été effacées et une administration centralisée spécifique a été créée (voir encadré). La fusion de ces collectivités urbaines et rurales a permis de dépasser les frontières politiques tout en



Ville et montagne: la place Victor-Hugo, au cœur de la ville, et le massif du Vercors. Les citoyens considèrent en général la montagne comme un espace de loisirs et de détente.

rassemblant des entités confrontées à des réalités et des besoins des plus hétérogènes. La ville et la montagne ont soudain dû se coordonner pour aménager, gérer et administrer un vaste territoire.

Terrains de plaine très convoités

Alexandre Mignotte est chargé de mission Montagne à la métropole grenobloise. Son collègue, Stéphane Bonomi, est responsable du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI). Il doit remplacer les instruments d'aménagement des communes par une planification d'ensemble pour toute la métropole. Les deux hommes ont garé leur vélo devant le café Gaudi au centre de Grenoble et expliquent, en buvant leur bière belge, comment la métropole essaie de concilier les intérêts de la ville et de la montagne.

Il y a deux ans, à l'annonce de la décision de Paris de doter l'agglomération du statut de métropole, «l'enthousiasme n'était pas partagé par tous, raconte A. Mignotte. Les peti-

tes communes, surtout, avaient peur de perdre leur souveraineté.» Cette crainte n'était pas infondée puisque 31 des 124 conseillers métropolitains élus viennent de Grenobleville. Pour faire contrepoids, les petites communes ont conclu une alliance. Il en résulte un jeu de pouvoir permanent entre le centre et la périphérie, avec un équilibre fragile mais qui fonctionne.

«Selon une enquête, les Grenoblois se considèrent essentiellement comme des citadins», explique A. Mignotte. Ils profitent de la montagne pour ses paysages et pour diverses activités sportives, tout en ayant conscience qu'elle fournit aussi des ressources agricoles et forestières, et qu'elle est une importante source d'énergie. En effet, plus de 50 % de l'énergie renouvelable produite localement sont d'origine hydraulique, grâce à l'eau des Alpes. A. Mignotte en est convaincu: «Les citoyens considèrent que les montagnes sont essentiellement des espaces de loisirs. En réalité, la montagne est un véritable espace de travail et de vie pour

Les 6 000 «Métrovélos» jaunes permettent des déplacements écologiques et une amélioration de la qualité de l'air dans la métropole.

la majorité de la population de ce territoire métropolitain.» La situation est donc complexe pour cet aménagiste. Il doit sans cesse gérer des tensions sur des questions de principe. «De par sa situation géographique au fond d'une cuvette, la ville ne peut s'étendre que sur de rares terrains libres aménageables dans les communes voisines. Elle exerce ainsi une pression sur les espaces non construits environnants», explique ce géographe. Les agriculteurs, qui sont tributaires de ces terres cultivables de plus en plus rares, s'opposent avec véhémence à l'extension de l'urbanisation.

Les vélos jaunes de la métropole

Pour S. Bonomi, la mobilité est le sujet politique le plus sensible. Les communes de la périphérie attendent que la métropole mette en place un service de transports publics fiable; de son côté, le centre-ville réclame davantage d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes, et moins de gaz d'échappement. La métropole a réagi en introduisant le 30 km/h dans 45 des 49 communes. Des vignettes anti-pollution ont été introduites au centre-ville, dont l'accès est interdit aux poids lourds. Les 6 000 «Métrovélos» sont la mesure phare de protection de l'air et de l'environnement. Ces vélos jaunes, à la disposition de la population de toutes les communes de la métropole, sont bon marché et bien utilisés. Ils sont omniprésents dans les rues de Grenoble et des communes voisines. S. Bonomi est fier de l'importante quote-part de la mobilité douce dans les transports. «Cependant, les communes de montagne se demandent, à juste titre, s'il leur est utile que

les écolos de Grenoble circulent à vélo. Les pentes sont raides et les distances importantes en montagne. De plus, les problèmes de mobilité qui se posent dans ces communes sont d'un tout autre ordre», ajoute S. Bonomi. Tout récemment, une commune voisine avait contesté le réaménagement d'un accès routier important pour donner plus de place aux deux-roues et aux piétons, car cette voie n'aurait plus été accessible aux engins forestiers.

Polycentrisme et transfert de connaissances

«Le polycentrisme est notre grand principe d'aménagement», affirme S. Bonomi. Le développement et les investissements ne sont pas concentrés sur Grenoble; la périphérie reçoit également des moyens importants. Les communes peuvent ainsi bénéficier d'une planification de niveau professionnel et d'investissements qu'elles ne pourraient pas se permettre toutes seules. Et il ne s'agit en l'oc-



Le téléphérique est très fréquenté, surtout le week-end: ses «bulles» grimpent vers le fort de la Bastille.

currence pas seulement d'argent: les petites communes de la métropole ne disposaient jusqu'alors que d'une administration très modeste. Il arrivait souvent qu'un seul employé soit en charge de nombreux domaines complexes. «Aujourd'hui, toute une équipe se mobilise dès qu'un projet se concrétise.» Selon S. Bonomi, les communes ne s'occupent désormais plus que des écoles, des permis de construire ou des mariages. Elles ont délégué une grande partie de leurs compétences. «Si elles avaient eu le choix à l'époque, beaucoup de communes auraient certainement refusé la fusion avec la métropole», estime S. Bonomi, qui pense que ce changement est nettement mieux accepté aujourd'hui. «Les petits villages, surtout, observent qu'ils profitent bien de la métropole.»

Les friches se muent en quartiers tendance

Les plus gros investissements sont malgré tout consentis pour Grenoble. Le quartier de la Presqu'île, au confluent du Drac et de l'Isère, était autrefois un site interdit voué à la recherche dans le nucléaire civil et militaire. Aujourd'hui, ce quartier fait l'objet d'un programme de réhabilitation alliant centres de recherche, entreprises innovantes et logements urbains. Plusieurs terrains sont encore interdits d'accès, entourés de hautes palissades, de fils de fer barbelés, et placés sous surveillance. Toutefois, en prenant le tram qui longe l'avenue des Martyrs, on passe déjà devant des immeubles modernes d'aspect parfois futuriste, dont la fonction est d'assurer une meilleure intégration du quartier à la ville. Ici, à l'épicentre de la ville, les montagnes jouent surtout un rôle secondaire: elles décorent le site et attirent de grandes entreprises internationales et des chercheurs de pointe à Grenoble.

En chaussures de ski à la gare

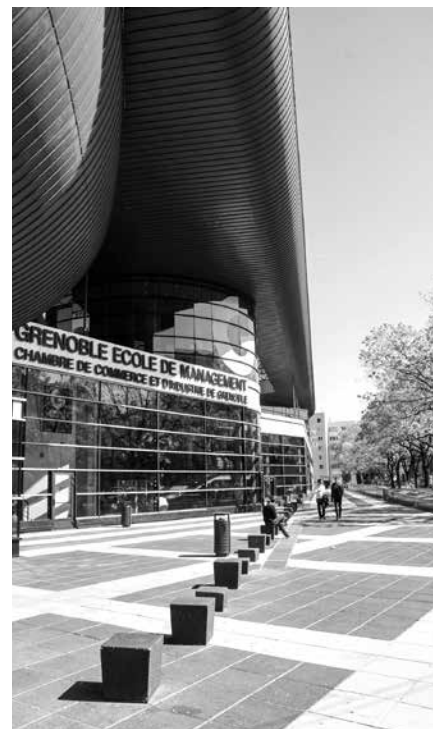
A. Mignotte et S. Bonomi constatent tous deux que la création de la métropole a fait du

bien à la région. L'intercommunalité des services administratifs est une grande chance, non seulement pour Grenoble, mais aussi pour les communes de l'agglomération. Tandis que mes deux interlocuteurs s'exclament sur le caractère exceptionnel de leur ville alpine, moi qui suis une Suissesse en visite, je trouve que la situation de Grenoble ressemble fort à celle de villes comme Lucerne, Coire, Lausanne... «La proximité des montagnes est ici très marquée. Les gens ont déjà leurs chaussures de ski aux pieds lorsqu'ils attendent leur train», raconte A. Mignotte. Cette scène si inhabituelle en France n'a pourtant rien d'extraordinaire en Suisse et pourrait être vue dans presque toutes nos grandes villes.

En Suisse également, la montagne et la ville sont souvent si proches que beaucoup de cantons et agglomérations doivent rechercher un équilibre entre des besoins très différents. Contrairement à la Suisse, Grenoble-Alpes s'est dotée d'une administration centrale qui transcende efficacement les frontières communales. Les petites communes en profitent beaucoup, mais paient en contrepartie un certain prix: elles ont abandonné une grande partie de leurs compétences à la métropole.

—

(traduction)



Innovation, recherche et haute-technologie dans un environnement alpin: Grenoble a des atouts à jouer.

LA LOI SUR LES MÉTROPOLES RENFORCE LES AGGLOMÉRATIONS.

Depuis 2015, 49 communes de l'agglomération grenobloise sont regroupées en une entité administrative et politique dénommée Grenoble-Alpes-Métropole. C'est l'une des quinze nouvelles métropoles que Paris a créées par décret, il y a deux ans. Depuis cette date, la métropole centralise toutes les principales fonctions dans les domaines de l'administration et de l'aménagement. En édictant la loi d'affirmation des métropoles, la France a souhaité favoriser l'autonomie des agglomérations, en renforçant leur dynamique économique et en valorisant les possibilités de conduire elles-mêmes des projets d'aménagement. Les communes faisant partie de ce territoire métropolitain sont représentées par leur maire, ce qui leur confère un droit de participation aux décisions.



STEFANIE PFÄNDLER, *1985, a étudié les sciences politiques et les sciences de l'environnement puis a travaillé en tant que collaboratrice scientifique au sein de la section du développement durable de l'ARE. Depuis 2015, elle travaille au service de l'aménagement du territoire et de la planification des transports de la ville de Dübendorf.

Moteurs, parcs d'activités et arrière-cours



PAUL SCHNEEBERGER, *1968, est historien. Rédacteur à la rubrique nationale de la *Neue Zürcher Zeitung* (NZZ), il écrit notamment sur des questions de développement territorial. Il publie également des articles sur ce sujet en dehors de la NZZ.
paul.schneeberger@nzz.ch

La formule vient d'un maire de Carinthie: «Les emplois de ma petite ville font barrage au dépeuplement des vallées de montagne.» De nombreux habitants des vallées périphériques acceptent d'effectuer un trajet pendulaire d'une demi-heure en voiture pour aller jusqu'au chef-lieu le plus proche. Par contre, faire un trajet deux fois plus long pour aller à la «grande ville» (Villach ou Klagenfurt) n'est pas bien accepté. Les gens qui trouvent un travail dans une grande ville y emménagent tout de suite.

Une demi-heure de voiture correspond à la durée de trajet tolérée par les pendulaires dans les régions alpines d'Autriche, mais aussi de Suisse. Les villes alpines et les petites villes situées entre Martigny, dans le Bas-Valais, et Scuol, en Basse-Engadine, jouent un rôle moteur pour leurs vallées latérales. Il en va de même des agglomérations autour des chefs-lieux des cantons alpins, des villes-carrefours à l'entrée des vallées ou encore des grandes stations situées à plus de 1000 m d'altitude.

Ces petites villes offrent des emplois dans l'artisanat et l'industrie (si celle-ci a subsisté) ainsi que des attractions touristiques qui complètent l'offre de l'environnement montagnard, ce prodigieux capital nature des Alpes. Citons par exemple le rayonnement artistique emblématique de la fondation Pierre Gianadda de Martigny ou le centre thermal de Scuol, avec sa vue panoramique sur un paysage idyllique. L'avenir de l'Arc alpin se décidera dans ces petites villes et niches d'activités. Il paraît qu'il faut éviter que Zurich, Bâle ou Genève s'enrhument, car l'ensemble de l'économie suisse pourrait se gripper. Il en va de même pour ces petits centres économiques, par rapport aux vallées alpines environnantes et à leur peuplement à long terme. D'autres facteurs, notamment la politique agricole, jouent aussi un rôle.

On pourrait objecter que la numérisation des activités atténue l'importance des petits centres, car dans une société de services basée sur les technologies de l'information, toutes les activités importantes pourront être effectuées n'importe où dans le monde. Cela dépendrait seulement d'une bonne insertion

dans le réseau. Il se pourrait bien sûr que quelques vallées alpines périphériques connaissent une renaissance grâce à de nouveaux arrivants, intellectuels fatigués de la ville et de son agitation. Cependant, cela n'est guère vraisemblable. Toutes les possibilités créées ces dernières décennies de travailler sans contrainte géographique n'ont en effet attiré que quelques personnes dans les régions de montagne. De plus, ces nouveaux arrivants conservent en général un «camp de base» en plaine hors saison. Les initiatives qui se font jour actuellement et qui visent à tirer parti de la numérisation dans les régions alpines – par exemple le projet Mia Engiadina de Basse-Engadine, ont surtout pour objectif d'intensifier ces interrelations.

Ce type d'initiative ne restreint pas le rôle des centres régionaux des vallées alpines: travailler au chalet sur ordinateur ne signifie pas renoncer aux biens courants. De plus, les petites villes et les parcs d'activités jouent un rôle important, non seulement en raison des emplois et des activités commerciales qu'ils offrent mais aussi parce qu'ils concentrent l'urbanisation des régions alpines. Réserver assez d'espace en plaine pour favoriser un développement dynamique, c'est éviter l'implantation de constructions choquantes en altitude. La qualité paysagère et l'attractivité touristique sont ainsi préservées.

Les villes et petites villes alpines ne sont pas seulement des moteurs économiques et des lieux d'échanges. Elles sont aussi – et c'est beaucoup moins plaisant à dire – les arrière-cours logistiques de leurs régions. De l'entreposage des matériaux de construction à la collecte des déchets, elles concentrent à peu près tout ce qui est nécessaire au fonctionnement d'une société humaine, mais ces activités vitales n'apparaissent guère dans les prospectus touristiques. Le fait de développer les villes et les centres d'activités entre Martigny et Scuol et d'assumer leurs rôles de moteur économique, de parc d'activités et d'arrière-cour logistique ne peut que profiter à l'ensemble de l'Arc alpin. Par leur extension et les prestations qu'ils offrent, les centres alpins acquièrent un caractère urbain, permettant ainsi aux localités des vallées latérales de rester des villages.

—

(traduction)

LE MONDE EN CHIFFRES

Ville la plus élevée des Alpes:

Davos, située à une altitude de

1560 m





“Le città alpine
si impegnano per
il loro futuro.”



Silvia Jost
responsabile Affari internazionali
silvia.jost@are.admin.ch

Quale rappresentante svizzera della Convenzione delle Alpi e della Strategia macro-regionale per la regione alpina (Eusalp) frequento spesso le città alpine, anche se la maggior parte del tempo mi trovo in sala riunioni. Ma quando si entra in contatto con le persone, ci si accorge che molte di queste regioni alpine divenute urbane hanno da offrire molto più di funivie, raclette e panorami di montagna: c'è chi cerca alternative intelligenti al turismo invernale o chi lancia strategie energetiche lungimiranti. In molti luoghi si stanno rivitalizzando i centri delle città e, grazie a processi partecipativi, si presentano nuove opportunità per lottare contro lo spopolamento.

La presente rivista è decisamente troppo succinta per illustrare in modo esaustivo il fervore di buone idee che sta attraversando le regioni alpine. Per questo motivo ci limitiamo a dare la parola a titolo esemplificativo a singoli rappresentanti di tipiche città alpine che, con le loro affermazioni, pronosticano un futuro sfaccettato ed allettante del vivere urbano di queste regioni.

D'altronde, le città alpine hanno in mano buone carte: poiché sono dei centri regionali ospitano un'infrastruttura variegata per l'approvvigionamento, la formazione, la cultura e l'economia. Quali cerniere con le regioni a valle rivestono un'importante funzione di snodo del traffico. Inoltre, essendo un punto di partenza per molte destinazioni turistiche, sono un crogiolo multinazionale per tendenze e innovazioni avveniristiche. La sfida che si trovano ad affrontare le città alpine consiste nel coordinare queste varie funzioni, che sono in parte divergenti, in modo tale da soddisfare le esigenze della popolazione locale, ma anche quelle dei turisti. Nell'ambito dello sviluppo territoriale le poche superfici rimanenti vanno gestite in modo parsimonioso. Anche per le città alpine vige quindi il postulato della densificazione e dello sviluppo centripeto.

Questa rivista mostra che i rappresentanti delle città alpine intendono plasmare attivamente il loro futuro. Per le loro iniziative e le loro soluzioni audaci non resta che formulare un vivo auspicio di successo.

(traduzione)

La crescente interconnessione rende le regioni alpine più urbane

Bernard Debarbieux
bernard.debarbieux@unige.ch



Benché le città alpine siano abbastanza piccole, hanno da sempre svolto un ruolo importante nell'organizzazione delle società alpine. In seguito all'integrazione sempre maggiore delle regioni alpine nel territorio della Svizzera e dell'Europa come pure in virtù della crescente mobilità della popolazione montana, tale funzione sta però cambiando radicalmente.

Troppo spesso ci si dimentica che dello spazio alpino fanno parte anche molte città. Le persone che le abitano hanno quindi da lungo tempo familiarità con la cultura urbana. Tuttavia negli ultimi 200 anni e soprattutto negli scorsi decenni queste città alpine sono profondamente cambiate. Di conseguenza mutano anche le società urbane e le città assumono, in parte, nuove funzioni.

Gettiamo uno sguardo indietro alla metà del XIX secolo, ovvero all'epoca in cui le regioni alpine raggiunsero l'apice demografico: allora nelle montagne svizzere vi era una serie di piccole città, tra cui figuravano anche alcune capitali cantonali, che adempivano funzioni amministrative o, assieme alle diocesi, religiose e servivano allo scambio commerciale soprattutto nei giorni di mercato.

Dipendenti dai centri

Benché queste città alpine, caratterizzate soprattutto dalla presenza di soldati, religiosi, giudici, artigiani e commercianti, fossero solo di dimensioni modeste, al loro interno si sviluppò un vivere urbano strettamente connesso al resto della Svizzera e talvolta anche a regioni europee più lontane.

Gli abitanti dei villaggi di montagna disponevano sempre nelle loro vicinanze di una o più piccole città, in cui potevano sbrigare le faccende amministrative o commerciali necessarie alla loro sussistenza. Erano quindi di

fatto meno autarchici di quanto si è a lungo voluto credere. Ognuna di queste città alpine era il centro vitale di una piccola regione costituita da alcune piccole valli o dal segmento di una grande valle all'interno di un massiccio montuoso.

La rivoluzione del pendolarismo

È questa struttura cellulare ad essersi modificata in modo sostanziale a partire dalla fine

del XIX secolo. Con la rivoluzione industriale, accompagnata da una forte crescita delle città dell'Altopiano e del bacino del Lemano, le città alpine persero gradualmente la loro autonomia. Sempre più le loro attività erano influenzate dai centri decisionali esterni alle regioni montane. Grazie al miglioramento dei collegamenti ferroviari e, più tardi, anche di quelli stradali e autostradali, queste piccole città di montagna si trovarono improvvisamente a solo una o, al massimo,





due ore di distanza dai più grandi agglomerati della Svizzera. Le gallerie del Lötschberg e del Gottardo accentuarono tale sviluppo in maniera spettacolare. Di conseguenza la popolazione alpina adeguò le proprie abitudini a questa nuova realtà. Così oggi spesso le persone, invece di recarsi nei centri di montagna nelle vicinanze, preferiscono raggiungere direttamente Zurigo, Berna, Losanna o Ginevra. Sempre più abitanti delle zone di montagna fanno i pendolari tra i loro villaggi o le loro città alpine e i centri economici del piano. D'altra parte, migliaia di persone delle grandi città si sono trasferite in montagna, vuoi per godersi la natura e l'ambiente turistico, vuoi per tornare alle proprie radici familiari.

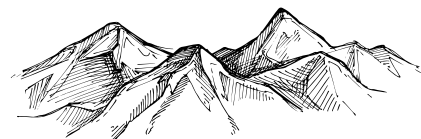
La cultura urbana è onnipresente

Tramite le nuove infrastrutture e la maggiore mobilità che ne deriva le singole unità territoriali, ma anche le società alpine nel loro complesso, si sono quindi modificate. Oggi la

separazione tra società paesane e piccole società urbane, che strutturava tradizionalmente lo spazio alpino, quasi non esiste più. Le grandi valli alpine interne (tra Villeneuve e Sierre o tra Visp e Briga lungo il Rodano, tra Bregenz e Coira lungo il Reno come pure attorno a Thun e Interlaken) hanno ormai in gran parte acquisito un carattere urbano e sono zone molto trafficate lungo gli assi principali. L'urbanità degli abitanti è diventata una caratteristica comune anche nelle valli laterali: sono in molti a spostarsi quotidianamente nelle città alpine e sempre più di frequente anche verso i grandi centri urbani della Svizzera. A ciò si aggiunge che parecchi luoghi turistici come ad esempio Davos, Verbier o i Comuni dell'Alta Engadina si stanno progressivamente urbanizzando con l'ampliamento delle offerte e lo scambio sempre più intenso tra turisti, gitanti e popolazione locale. La cultura urbana con le sue abitudini di vita e costumi, i suoi valori e i suoi punti di riferimento si è diffusa fortemente e dappertutto.



BERNARD DEBARBIEUX, *1959, è professore di geografia e ordinamento del territorio all'Università di Ginevra. Nei suoi lavori si occupa in modo approfondito dell'immaginario della montagna nel contesto dello sviluppo e del mutamento negli ambiti turismo e gestione dell'ambiente. Assieme a Gilles Rudaz ha pubblicato *Les faiseurs de montagne* (CNRS-Editions, 2010), libro apparso anche in inglese con il titolo *The Mountain* (University of Chicago Press, 2015), come pure *Die schweizerischen Berggebiete in der Politik* (vdf Hochschulverlag AG, 2014).



"La possibilità di essere utili alle genti di montagna, con politiche innovative, sostenibili e – soprattutto – di farlo assieme alle altre Città Alpine!"



FRANCESCO BROLLO
sindaco Tolmezzo
(Città alpina dell'anno
2017) / Provincia di Udine

Nuova ricerca di un radicamento locale

Il legame emotivo con i luoghi, le valli e i villaggi di montagna resta tuttavia tuttora grande. In una Svizzera sempre più mobile, le cui regioni sono sempre più interconnesse, l'orgoglio e le identità locali vengono costantemente reinventate, come se gli abitanti delle montagne sentissero – per quanto siano ormai diventati urbani – ogni giorno il rinnovato bisogno di coltivare il loro legame con l'ambiente più prossimo. L'attaccamento al paesaggio, ai valori culturali, al sapere tradizionale e alle feste locali è tuttora forte, anche se viene vissuto in modo diverso a seconda del gruppo a cui si appartiene. La combinazione tra luoghi sempre più complessi e con nuove forme di mobilità caratterizza le società contemporanee sia nelle Alpi sia altrove. È particolarmente degna di nota la tendenza delle società alpine a espandersi nello spazio e ridare così un senso al radicamento locale e soprattutto ai suoi piccoli villaggi.

(traduzione)

Così vicini, così lontani: le città alpine e gli spazi rurali diventano partner di cooperazione

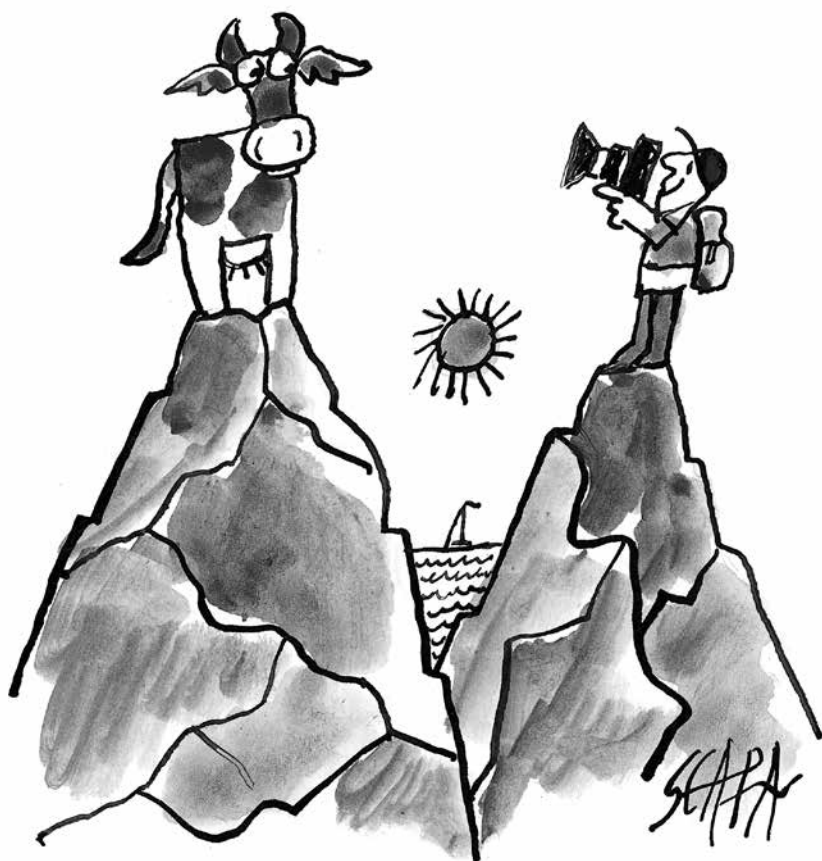
Thomas Streifeneder
thomas.streifeneder@eurac.edu

Malgrado le grandi differenze e gli interessi diversi delle città alpine e delle regioni rurali, lo stretto intreccio di questi due spazi dischiude un potenziale notevole per cooperazioni esemplari e innovazioni sociali. A tale scopo gli attori alpino-urbani e quelli rurali sono chiamati a cercare una migliore sintonia a favore di uno sviluppo sostenibile e resiliente.

La presenza di prospettive e interessi opposti rende conflittuali i rapporti tra gli attori delle città alpine e quelli delle zone rurali. La popo-

lazione rurale si spinge nelle ambiziose città low-carbon, che crescono e devono confrontarsi con sfide di carattere pianificatorio ed architettonico. Nel frattempo nei territori in via di spopolamento le infrastrutture necessarie alla svolta energetica e l'espansione delle aree urbane arrecano profonde offese al paesaggio rurale tradizionale. Per soddisfare la fame di energia delle città, gli elettrodotti in superficie e sotto terra nonché gli impianti eolici dividono intere regioni. Ci si chiede quanto potrà essere attraente passare il tempo libero o le vacanze tra serre, allevamenti intensivi e parchi eolici.





Quali rapporti sostenibili e cooperazioni di successo tra gli abitanti delle città intelligenti del futuro e gli agricoltori energetici sono quindi immaginabili o si stanno già delineando? I ciclisti di città con le loro bici elettriche sfrecceranno su piste ciclabili a due corsie verso gli spazi periurbani per coltivare frutta e verdura la sera dopo il lavoro assieme ai contadini applicando le tecnologie dell'agricoltura di precisione? Dal canto suo, l'agricoltore partirà di buon mattino sul trattore elettrico dalla fattoria autartica dal punto di vista energetico, munita di impianti fotovoltaici e a biomassa, per attraversare le foreste di pale eoliche della svolta energetica? Forse sta andando a ritirare il raccolto dei suoi campi verticali in città. In segui-

to riempirà puntualmente i frigoriferi dei suoi clienti diretti vegani con frutta e verdura biodinamica. La sera servirà un bicchiere di vino biologico ai mountainbiker in bici elettrica che faranno tappa in fattoria. Al crepuscolo, infine, gli ospiti venuti dalla città raggiungeranno quatti le piattaforme panoramiche riscaldate per osservare il lupo e l'orso o addirittura per cacciare la propria selvaggina.

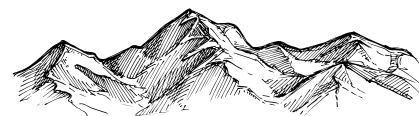
Regolare le relazioni funzionali sul lungo termine

Gli sviluppi sociali contemporanei destabilizzano le fondamenta delle abitudini di tutti gli attori. Le possibili soluzioni vengono discusse con molta emotività, sono complesse e, sem-

pre più spesso, finiscono in tribunale. Quali potrebbero essere le strategie integrative e integrate dello sviluppo regionale? Dati i mutamenti tecnologici e il cambiamento del clima, per una città intelligente e resiliente non basta essere resistente contro le catastrofi naturali. Nuovi studi dimostrano che sono necessari settori di attività possibilmente diversificati, abitanti ben integrati nella rispettiva comunità e una visione globale del territorio. Al di là dei loro confini amministrativi, le città resilienti sono integrate in regioni urbane e in un'ampia area circostante, inclusi gli spazi rurali periferici. Le strategie praticabili nel futuro tengono quindi conto delle interazioni sociali ed ecologiche tra aree urbane e rurali e prendono in considerazione le prestazioni ecosistemiche dello spazio rurale rilevanti per la popolazione urbana e da essa utilizzate. Queste relazioni funzionali si possono applicare anche alle città perialpine e alle regioni alpine. La qualità della vita degli abitanti delle città dipende fortemente dalle risorse delle regioni alpine e rurali circostanti. Monaco e Vienna, ad esempio, attingono l'acqua potabile esclusivamente dalle Alpi. Il conflitto tra Garmisch-Partenkirchen e Monaco sull'approvvigionamento idrico mostra quanto sia importante curare queste relazioni e regolamentarle sul lungo termine.

Cooperare a livello territoriale a vantaggio di tutti

Forse nelle regioni periferiche, minacciate dallo spopolamento, si verificherà invece lo scenario descritto da Houellebecq in un villaggio della provincia francese all'inizio degli anni Venti del terzo millennio? Un tempo borgo abbandonato e trascurato, al ritorno del protagonista si presenta ordinato e completamente trasformato. Vi sono numerosi negozi che vendono prodotti e artigianato regionale come pure vari internet café. Tuttavia, ciò non è il frutto dell'ingegno di una popolazione locale con spirito da imprenditori. Quest'ultima è infatti sparita, o meglio,



"Bellinzona è una città sorprendente. All'imbocco di tre valli, vegliata da tre castelli, accarezzata da mille venti, mescola insieme passato e futuro: i ruderi del villaggio di Prada e l'ascensore di Castelgrande, AlpTransit e i viali silenziosi nel parco di Villa dei Cedri. Ci sono piccole piazze e panchine sulle quali mi piace sedermi a riflettere. Passano ragazzini in monopattino, arriva e riparte l'autobus, un gruppo di pensionati si ferma a parlare di calcio. Due signore con le borse della spesa si salutano da lontano. Bellinzona è anche questa vita fedele a sé stessa, questa musica della quotidianità, in un fluire di persone, nuvole, pensieri."



ANDREA FAZIOLI
scrittore, Bellinzona

è stata sostituita da nuovi arrivati dalla città, dotati di spiccata iniziativa imprenditoriale. Conoscono le leggi del mercato e sanno vendere bene le loro convinzioni ecologiche. Nel romanzo di Houellebecq gli abitanti della città diventano colonizzatori e protagonisti dello spazio rurale periferico. Nelle Alpi dovremo riuscire a rovesciare i termini. Le città alpine e le regioni circostanti sono strettamente legate dal punto di vista geografico. In tale vicinanza risiede il potenziale per svi-

luppare modelli per cooperazioni territoriali innovative. L'agricoltura solidale e sociale, l'agriturismo e la vendita diretta dei prodotti agricoli nel commercio al dettaglio, nella gastronomia e nelle aziende turistiche aiutano a sviluppare e rafforzare catene di creazione di valore aggiunto corte e dirette. Così lo scenario houellebecqiano, che preannuncia uno spazio rurale occupato dall'urbanità, resterà davvero soltanto uno scenario.

— (traduzione)



THOMAS STREIFENEDER, *1972, è direttore dell'Istituto per lo Sviluppo Regionale del centro di ricerca Eurac research con sede a Bolzano. I temi centrali dei suoi lavori di ricerca sono i processi di trasformazione economico-geografici, socioeconomici e agro-strutturali negli spazi rurali.

“Per trovare soluzioni per le città alpine bisogna innanzitutto porre le domande giuste.”

Intervista: Catarina Martins

Foto: Martin Bichsel



Come vivono le proprie città alpine di origine i giovani e le persone impegnate politicamente? Tre delegati del Parlamento dei giovani della Convenzione delle Alpi (YPAC) raccontano le opportunità, i problemi e le speranze dello spazio alpino. I temi centrali sono il miglioramento delle offerte per il tempo libero, i collegamenti ai trasporti pubblici e i problemi ambientali.

Tutti voi vivete in una città alpina. Cosa c'è di speciale in questo?

Nicolas Belissent (N.B.): Chamonix è una delle regioni di sport invernali più grandi e note in Francia. È internazionale e caratterizzata da un'atmosfera giovanile e pulsante.

Meriem Jebali (M.J.): Anche Sonthofen è una località conosciuta per gli sport invernali. Qui viviamo grazie al turismo. Il nostro Parlamento dei giovani è unico.

Cirinne Rechsteiner (C.R.): Herisau è molto multiculturale e, nonostante sia una città, l'amministrazione comunale vuole mantenere un'atmosfera da villaggio. Le ragioni sono insondabili, poiché viviamo in un contesto molto urbano che dispone di una zona industriale e di buone infrastrutture.

Cosa significa vivere da giovani in una città alpina?

N.B.: Dato che siamo cresciuti in un paesaggio incantevole, siamo molto rispettosi verso la natura. Inoltre, a Chamonix tutti sono attivi in qualche sport.

C'è qualcosa che vi disturba particolarmente?

N.B.: Esistono famiglie che vivono da generazioni in questo posto e pensano che niente debba cambiare. Queste persone non si inte-

ressano di politica, ostacolano i miglioramenti e si rifiutano di discutere nuove soluzioni.

M.J.: Quello che mi disturba di più è l'orario limitato dei trasporti pubblici. L'ultimo bus parte alle 21.00, perciò a Sonthofen non è possibile uscire fino a tardi e rientrare a casa con i mezzi di trasporto pubblici.

C.R.: I trasporti pubblici sono un problema anche a Herisau, ma forse la situazione non è così grave come a Sonthofen. A noi disturba più che altro il fatto che le coincidenze non siano sempre coordinate.

Quanto "giovane" è la vostra città?

N.B.: Da noi vivono molti giovani di età compresa tra i 25 e 30 anni. Chamonix piace ai giovani che optano per un anno sabbatico o per un soggiorno linguistico.

M.J.: Di recente a Sonthofen è stato costruito un nuovo edificio scolastico e abbiamo anche un Parlamento dei giovani. Questo dimostra che nella mia città vivono molti giovani e famiglie. A mio avviso, tuttavia, mancano infrastrutture pubbliche adeguate.

C.R.: A Herisau vivono molti giovani, ma al di fuori delle scuole vengono proposte pochissime offerte pubbliche destinate a questa categoria d'età.

In che ambito auspicchereste maggiore innovazione?

N.B.: Ritengo che sarebbe prioritario trovare una soluzione al problema dell'inquinamento dell'aria causato dal traffico pesante attraverso la galleria del Monte Bianco. La valle è a forma di V e il ricambio d'aria è lento. Inoltre, se non c'è vento o non piove da parecchio tempo la qualità dell'aria peggiora.

C.R.: Le offerte per il tempo libero destinate ai giovani andrebbero migliorate. Un tem-

"In una città alpina ci si può impegnare per qualcosa in modo più efficace che in una grande città: si viene ascoltati di più e l'opinione del singolo conta maggiormente."

Meriem Jebali, Sonthofen

po a Herisau c'era un cinema, che però è stato chiuso per motivi economici. Di recente è stato riaperto, ma è frequentato molto poco perché nel frattempo la gente si è abituata all'offerta cinematografica più vasta nella vicina San Gallo.

Questo significa che non utilizzate le offerte per il tempo libero?

C.R.: Forse manca la pubblicità. A inizio anno, ad esempio, è stato aperto un bar che propone anche piccoli concerti. Il pubblico è però rimasto scarso perché non tutti erano informati su questa nuova offerta. E quelli che ne erano a conoscenza non ci sono andati perché pensavano che anche gli amici non ci sarebbero andati...

M.J.: A Sonthofen abbiamo lo stesso problema. Anche da noi ci sono pochi luoghi di ritrovo attraenti, perciò i giovani trascorrono il tempo libero in una città più grande, dove l'offerta cinematografica è più interessante e ci sono più possibilità per lo shopping.

In futuro avete intenzione di abitare ancora in una città alpina?

N.B.: Non voglio lasciare per sempre Chamonix, ma prima mi piacerebbe esplorare il

“Ciò che ci aiuta a livello economico è distruttivo dal punto di vista ecologico. Alcuni problemi sono difficili da risolvere e richiedono molto tempo, denaro e lavoro politico.”

Nicolas Belissent, Chamonix

mondo. Il nostro sistema scolastico ci consente di concludere parallelamente due formazioni, ad esempio si può seguire allo stesso tempo una formazione come insegnante di sci e come specialisti in scienze biologiche. Ciò fornisce un'alternativa se con la prima professione non si riesce a trovare lavoro e non si ha intenzione di trasferirsi.

M.J.: Naturalmente è importante vedere il mondo, respirare l'aria di una grande città e scoprire altri Paesi. Ciò nonostante, alla fine dei miei studi voglio ritornare in Algovia, perché serbo bei ricordi dell'infanzia vissuta qui.

C.R.: Dopo la formazione non ho intenzione di ritornare a Herisau, perché qui non mi sono mai sentita completamente a casa. Inoltre, questa specie di ibrido tra villaggio e città non mi dice molto.

Una città alpina può fungere da esempio per altre città?

C.R.: Le città alpine non possono espandersi molto, perciò mirano a migliorare le loro offerte per rimanere attrattive. Si impegnano soprattutto a soddisfare le esigenze dei propri abitanti.

N.B.: Abbiamo un grande spirito comunitario e questo è esemplare.

M.J.: In una città alpina ci si può impegnare per qualcosa in modo più efficace che in una grande città: si viene ascoltati di più e l'opinione del singolo conta maggiormente.

C.R.: Esatto, questa è una grande opportunità, soprattutto per i giovani che vogliono impegnarsi in politica.

In che misura lo scambio con altri giovani nel quadro dell'YPAC vi aiuta a migliorare qualcosa nella vostra città di origine?

M.J.: Riceviamo molti input, perché l'YPAC è davvero internazionale. Così veniamo a conoscenza dei problemi di altre città alpine. Insieme è più facile trovare delle soluzioni, inoltre si è spesso più produttivi. Apprendiamo anche molti aspetti pratici, ad esempio come parlare in pubblico e sostenere la nostra opinione davanti a terzi.

N.B.: Impariamo anche a osservare le cose in modo più aperto. Ieri ho intervistato Markus Reiterer della Convenzione delle Alpi e gli ho posto delle domande in merito all'inquinamento atmosferico a Chamonix. Mi ha spiegato le implicazioni del fenomeno e mi ha illustrato possibili soluzioni. Gli autocarri in



NICOLAS BELISSENT, 17 ANNI, CHAMONIX, FRANCIA

Progetti per il futuro: vorrei studiare ingegneria o matematica in Gran Bretagna.

Motivo della partecipazione all'YPAC: voglio scoprire in che modo il mondo può combattere il riscaldamento climatico. Inoltre apprezzo di lavorare con altri giovani in un contesto politico.

transito nella nostra città favoriscono l'economia della valle, ma dal punto di vista ecologico distruggono la nostra regione. L'intervista mi ha fatto capire che alcuni problemi sono difficili da risolvere e richiedono un importante impegno in termini di tempo, denaro e lavoro politico.

C.R.: Affrontiamo diversi temi in gruppi di lavoro alla ricerca di soluzioni per determinati problemi. È utile capire come funzionano questi processi.

Avete l'impressione che l'YPAC cambierà il vostro futuro e che potete fare qualcosa per i giovani delle vostre città di origine?

N.B.: Prima pensavo che per cambiare il mondo bisognasse diventare scienziati. Da quando sono attivo nell'YPAC ho capito che anche la politica è uno strumento importante.

Per trovare soluzioni bisogna innanzitutto porre le domande giuste e discutere. A Chamonix oggi si considera maggiormente il tema dell'inquinamento atmosferico grazie alla delegazione dell'YPAC, che ha attirato l'attenzione su questo problema in modo imperioso.

M.J.: Prima di aderire all'YPAC volevo diventare veterinaria, ma ora mi rendo conto che esistono molte altre possibilità per fornire un contributo al bene comune. In qualità di membro della delegazione dell'YPAC, ad esempio, collaboro in piccoli progetti a Sonthofen.

Quali temi sono particolarmente importanti nelle vostre città?

M.J.: Sonthofen non ha problemi specifici d'inquinamento atmosferico come Chamonix. Noi puntiamo a rimanere giovani e innovativi,

ad esempio vorremmo diventare la città ciclabile più meridionale della Germania.

C.R.: La maggior parte della popolazione vuole conservare il carattere e il fascino di una città alpina, ma vuole anche beneficiare dello stesso ventaglio di proposte offerte da una città non alpina.

Come fate sentire la vostra voce nel vostro Comune?

C.R.: Al momento purtroppo non lo faccio ancora perché mi occupo attivamente di politica da poco tempo, ma presto parteciperò a un Parlamento dei giovani a San Gallo. Non si tratta di qualcosa a livello comunale, ma è già un inizio...

M.J.: Da tre anni sono attiva in un Parlamento dei giovani. L'anno scorso abbiamo presen-



“Le città alpine non possono espandersi molto, perciò mirano a migliorare le loro offerte e a rimanere attrattive.”

Cirinne Rechsteiner, Herisau

CIRINNE RECHSTEINER, 17 ANNI, HERISAU, SVIZZERA

Progetti per il futuro: dopo il liceo vorrei fare un soggiorno linguistico e uno stage, poi ho intenzione di studiare legge all'Università di San Gallo.

Motivo della partecipazione all'YPAC: voglio cogliere l'occasione per impegnarmi a livello politico da giovane. È interessante conoscere coetanei provenienti da Paesi diversi e scambiarsi le opinioni.



MERIEM JEBALI, 15 ANNI, SONTHOFEN, GERMANIA

Progetti per il futuro: dopo la maturità vorrei prendermi un anno sabbatico per girare il mondo, poi ho intenzione di studiare medicina o veterinaria.

Motivo della partecipazione all'YPAC: grazie all'YPAC posso conoscere nuove persone e imparare a sostenere apertamente la mia opinione.

tato al sindaco le idee che avevamo raccolto in seno all'YPAC, ma purtroppo ciò non ha portato a grandi risultati. Spesso, comunque, organizziamo piccoli eventi. C'è bisogno di tempo per smuovere le cose.

N.B.: La delegazione dell'YPAC ha mobilitato l'intera scuola per un mannequin challenge. I partecipanti, che indossavano maschere respiratorie, si sono immobilizzati come manichini. L'obiettivo era attirare l'attenzione sulla pessima qualità dell'aria.

Secondo voi, quale sarà l'aspetto della vostra città alpina tra 20 anni?

C.R.: Herisau si sarà ingrandita e avvicinata a San Gallo, di cui forse sarà addirittura diven-

tata un quartiere. Il carattere di villaggio e il fascino alpino andranno così persi.

N.B.: Ci sarà meno neve e ciò metterà a rischio il ruolo delle città alpine come località di sport invernali. Saranno però sviluppati altri pilastri economici e forse, tra 20 anni, sarà realizzata l'idea di costruire una galleria ferroviaria per trasferire il traffico stradale su rotaia.

M.J.: Se manca la neve, arrivano meno turisti. Soprattutto le aziende a conduzione familiare devono cercare delle alternative. L'inverno rende la mia città particolare e senza un vero inverno Sonthofen non sarà più la stessa. Sarebbe davvero peccato!

—

(traduzione)

IL PARLAMENTO DEI GIOVANI PROMUOVE LO SCAMBIO

Il Parlamento dei giovani della Convenzione delle Alpi (Youth Parliament to the Alpine Convention, YPAC) è stato istituito nel 2006 dal Liceo Accademico di Innsbruck e dalla Convenzione delle Alpi con l'obiettivo di riunire giovani provenienti da diverse regioni alpine. Durante le sedute annuali vengono discussi nello stile di un dibattito parlamentare temi specifici per le Alpi, che rientrano nell'attuale agenda della Convenzione delle Alpi.

Città Ticino: dalla dispersione insediativa a nuovi spazi urbani di qualità

Fabio Giacomazzi
fabio.giacomazzi@urbass.ch



Il concetto di "Città Ticino", vuole essere la risposta pianificatoria al fenomeno della "città diffusa"; lo "sprawl" insediativo si è manifestato in Ticino come altrove sull'onda dello sviluppo socio-economico e demografico dell'ultima metà del secolo scorso e per intanto non sembra ancora arrestarsi.

La particolare morfologia della città diffusa ticinese è dettata dalla topografia. I nuovi insediamenti periferici – residenziali, di servizio e produttivi – si sono sviluppati nei fondovalle che uniscono fra loro i tradizionali centri urbani: sul Piano di Magadino, nella Valle del Vedeggio, sui Piani del Lavaggio e del Faloppia, mentre le casette mono-familiari si sono impadronite dei pendii collinari

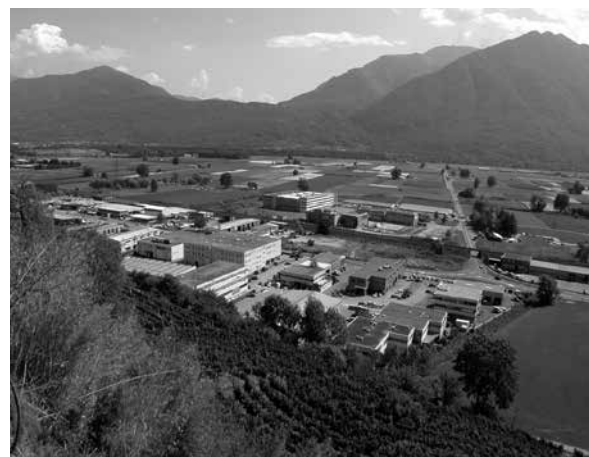
che vi si affacciano. La città diffusa ticinese si presenta quindi come un lungo corridoio, stretto fra le montagne, da Biasca a Chiasso, con propaggini verso Locarno, Ponte Tresa e Stabio, interrotto soltanto da ostacoli naturali quali il Fiume Ticino, il Monte Ceneri e il Lago di Lugano.

L'integrazione dei quattro agglomerati urbani in un unico organismo insediativo non è



solo spaziale, ma anche funzionale; dal 2000 al 2014 i movimenti pendolari interni dei singoli agglomerati sono diminuiti, mentre sono aumentati quelli interregionali, in modo particolare dal Mendrisiotto e dal Sopraceneri verso Lugano e tra Bellinzona e Locarno. I flussi

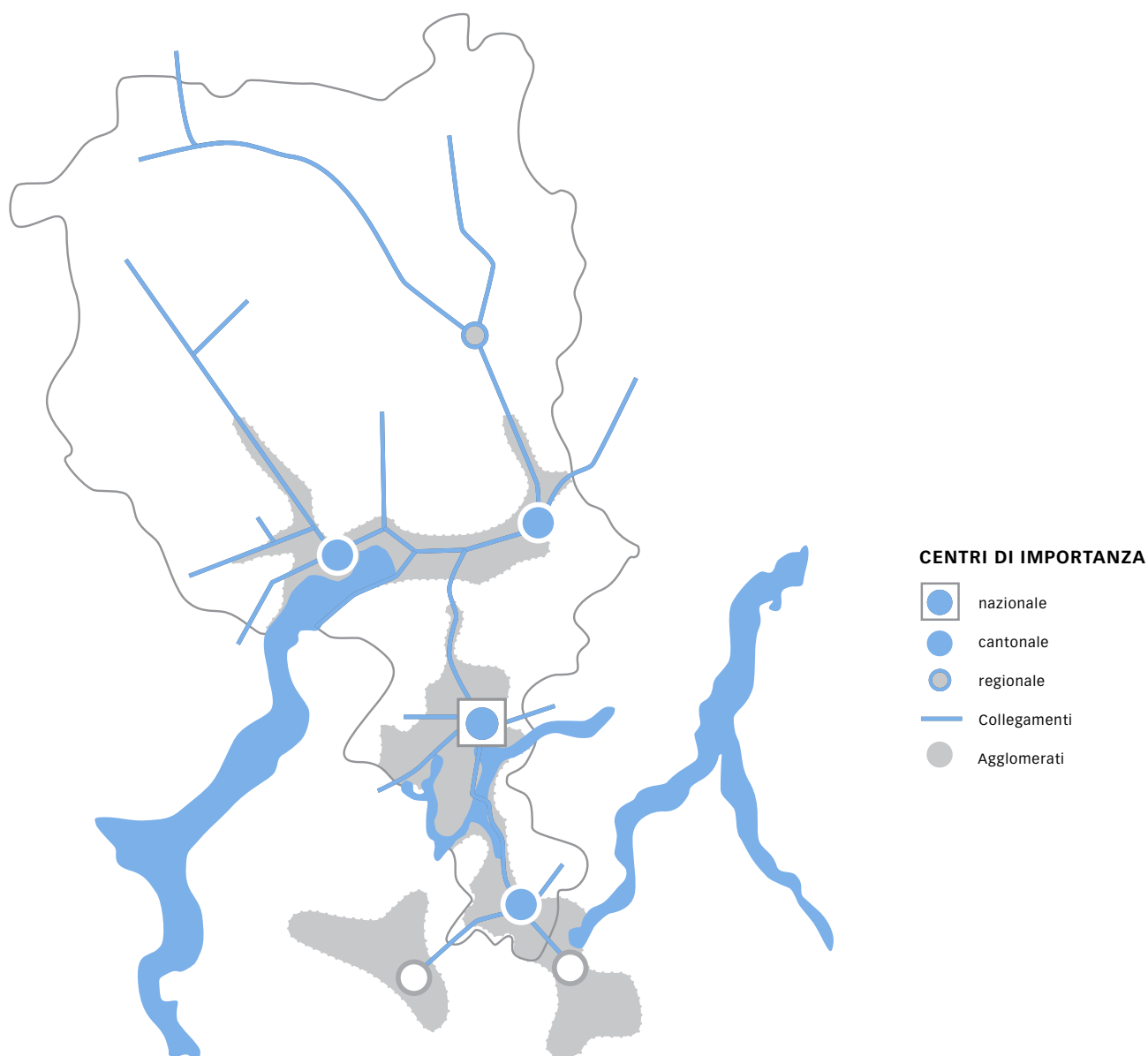
pendolari come pure l'evoluzione dei posti di lavoro per rami economici mostrano una chiara polarizzazione su Lugano, che si posiziona come baricentro economico e di servizio del Cantone. Vi è pure stato un forte aumento del pendolarismo frontaliero, passato



nello stesso periodo da 27 000 a 65 000 unità. Nel Mendrisiotto e nel Basso Malcantone in particolare la Città Ticino si integra con la conurbazione lombarda sul piano spaziale e funzionale.

Il Piano direttore cantonale ribadisce l'idea che l'insieme formato dai quattro agglomerati urbani del Cantone è da considerare una città unica, formata da diverse parti tra loro complementari. Nel modello territoriale esse sono definite in base a criteri di densità insediativa: area centrale, area suburbana, area periurbana, retroterra, montagna. Sono pure definite le relazioni fra queste diverse parti e la gerarchia fra i diversi poli urbani.

Una definizione e descrizione del concetto nella pianificazione direttrice cantonale non è tuttavia sufficiente per convertire concretamente un'espansione disordinata dell'urbanizzazione in uno sviluppo urbano di qualità. Occorre saper individuare qualitativamente le diverse tipologie di spazi urbani, con particolare attenzione a quelle peculiari della recente urbanizzazione: le aree industriali, gli assi stradali principali che sono i "boulevard" dei nuovi quartieri urbani, le moderne strutture pubbliche, gli impianti della mobilità, le aree verdi naturali, agricole e di svago che



strutturano il "continuum" insediativo. Vanno capite le loro dinamiche e definiti degli obiettivi per ciascuna di esse, le strategie pianificatorie da perseguire e attraverso quali misure concrete.

La sfida di tale cambiamento coinvolge tutti gli attori della trasformazione del territorio: comuni, servizi cantonali con compiti d'incidenza territoriale, proprietari pubblici e privati, operatori immobiliari, investitori, im-

prenditori e non da ultimo i cittadini, che con le loro aspettative possono influenzare la qualità della produzione edilizia e dell'offerta di spazi pubblici.



FABIO GIACOMAZZI, *1956, architetto dipl. ETH-Z SIA OTIA FSU, pianificatore Reg A, Dr. sc. techn. Si occupa di progetti e studi pianificatori a livello locale, regionale, cantonale e nazionale, dai quali trae lo spunto per articoli, pubblicazioni, conferenze e insegnamento nel campo della storia dell'urbanistica e su temi attuali della pianificazione del territorio e della città.

Dove città e montagna si incontrano

Stefanie Pfändler
s.pfaendler@gmail.com



Grenoble è la più grande città alpina situata direttamente ai piedi di alte montagne. Insieme ai Comuni montani alpini circostanti forma una metropoli che pianifica e gestisce lo spazio urbano e alpino come un tutt'uno. Sebbene le esigenze delle due regioni siano molto diverse, entrambe traggono vantaggio dal reciproco incontro.

Nelle immediate vicinanze di Grenoble, situata in una piana sul fondovalle, si ergono le imponenti vette alpine dei massicci del Vercors e della Chartreuse nonché della catena di Belledonne, con i loro pendii rocciosi scoscesi. Grenoble è la più grande città alpina situata direttamente ai piedi di alte montagne. Un tempo era un polo industriale importante ma molto inquinato. Oggi, con i suoi circa 170 000 abitanti, è diventata una grande città verde e moderna, pioniera di uno sviluppo urbano sostenibile. Rinomati istituti europei di ricerca nell'ambito delle nanotecnologie, della biologia molecolare e dell'energia nucleare, come pure diverse università e scuole universitarie, hanno trasformato Grenoble in un importante polo dell'innovazione e della ricerca nell'ambito delle tecnologie avanzate.

Grenoble, tuttavia, è ben più di una grande città: insieme a 48 Comuni circostanti, tra cui 34 Comuni montani, è l'unica metropoli alpina in Francia. Il perimetro della metropoli di Grenoble-Alpes si snoda lungo il crinale del massiccio del Vercors e raggiunge quota 2162 metri sul livello del mare. Dal 1° gennaio 2015 la metropoli, che ospita 451 000 abitanti, ha abolito gran parte dei confini comunali per diventare un'unità amministrativa a sé stante (cfr. riquadro). Con la fusione di questi Comuni urbani, rurali e alpini, tuttavia, non sono stati superati solo i confini politici, bensì sono state anche intrecciate condizioni di vita ed esigenze molto diverse tra loro. Ora

città e montagna devono pianificare, fare politica e amministrare insieme.

La lotta per la pianura

Alexandre Mignotte è "responsabile della montagna" della metropoli, mentre il suo collega Stéphane Bonomi è urbanista e responsabile dello sviluppo del piano regolatore, il "plan local urbain", che sostituirà gli attuali strumenti di pianificazione comunali e fungerà da base pianificatoria unitaria per l'intera metropoli. I due uomini hanno lasciato le proprie biciclette davanti al Gaudi Café nel centro di Grenoble e davanti a una birra belga ci raccontano in che modo la loro metropoli cerca di mettere d'accordo città e montagna.

"Naturalmente all'inizio non tutti erano entusiasti", ricorda Mignotte la fusione disposta da Parigi due anni fa. "Soprattutto i Comuni piccoli temevano che i loro interessi sarebbero stati trascurati." Questo timore non è infondato se si pensa che 33 dei 142 rappresentanti politici eletti sono espressi dalla città di Grenoble. Per controbilanciare la situazione, i Comuni piccoli hanno formato un'alleanza dando vita a una dinamica di potere tra centro e periferia con un equilibrio fragile ma funzionante.

"Un sondaggio rivela che gli abitanti di Grenoble si considerano soprattutto cittadini", riferisce Mignotte. Traggono beneficio dalle montagne quale calamita turistica, risorsa per l'agricoltura e l'economia forestale nonché fonte di energia. Oltre il 50 per cento dell'elettricità è prodotta grazie alla forza idrica alpina. "I cittadini considerano le montagne soprattutto come uno spazio per il tempo libero", afferma Mignotte. "Ciò nonostante, per la maggior parte della popolazione dell'area metropolitana le montagne rappresentano il luogo reale dove vivere e lavorare." Per il pianificatore si tratta di una situazione impegnativa, poiché si creano tensioni nella discussione su questioni fondamentali. "La città, che per ragioni topografiche si addensa sul fondovalle, si protende verso lo scarso paesaggio edificabile disponibile e preme sugli spazi liberi circostanti", spiega il geografo diplomato. Da parte loro, gli agricoltori attivi in tali spazi dipendono dalle superfici agricole utili in continua diminuzione e si oppongono risolutamente all'espansione della superficie urbana.

Le biciclette gialle della metropoli

Secondo Bonomi la questione politica più importante è però il traffico. I Comuni periferici desiderano che la metropoli garantisca un servizio di trasporti pubblici affidabile.



"Au bout de chaque rue, une montagne": asse stradale urbano a Grenoble; in alto troneggia la fortezza della Bastiglia.

Nel centro città, invece, si chiede a gran voce di aumentare l'infrastruttura ciclistica e di ridurre i gas di scarico. E la metropoli reagisce: in 45 dei 49 Comuni vige zona 30 generale nell'abitato. In città sono state introdotte vignette per le emissioni di gas di scarico e gli autocarri non possono accedere al centro città. Gli sforzi profusi a favore della mobilità ecologica e dell'aria pulita sono resi visibili soprattutto dalle 6000 "Métrovelos". Le biciclette gialle sono a disposizione della popolazione a cifra modica in tutti i Comuni della metropoli e vengono utilizzate di frequente. Nel paesaggio urbano della città di Grenoble le biciclette sono onnipresenti. Stéphane Bonomi è fiero dell'elevata quota di traffico lento raggiunta. "Ciò nonostante, i Comuni montani si chiedono a ragione quanto sia utile per loro se gli "ecologisti" di Grenoble si muovono in bicicletta." In montagna i tragitti sono ripidi e le distanze notevoli; in materia di trasporti città e montagna devono affrontare problemi del tutto diversi e Bonomi ne è consapevole. Recentemente ad esempio un Comune limitrofo ha contestato la trasformazione di una strada di accesso in viale pedonale e ciclabile, in quanto non sarebbe più stata transitabile per i veicoli utilitari degli operai forestali.

Policentrismo e trasferimento di conoscenze

"Il nostro principio più importante è il policentrismo", dichiara Bonomi. Non ci limitiamo a sviluppare e a investire a Grenoble; molti fondi sono destinati anche alla periferia. I Comuni periferici beneficiano così di una pianificazione professionale e di investimenti che difficilmente avrebbero potuto reperire da soli. Ma non si tratta soltanto di denaro: finora i piccoli comuni della metropoli erano amministrati con un apparato modesto e spesso un singolo funzionario era competente per diversi temi complessi. "Ora se un progetto viene attuato è disponibile un intero team di specialisti." Come precisa Bonomi, oggi le amministrazioni locali dei Comuni



Nella metropoli, 6000 "metro-bici" gialle contribuiscono all'aria pulita e a una mobilità ecologica.



Innovazione, ricerca e alta tecnologia in ambiente alpino: Grenoble sfodera i suoi assi.



Il quartiere Presqu'île si trasforma da area militare ristretta a crogiolo per la ricerca, la produzione e l'abitare urbano. Sullo sfondo svetta la Chartreuse.

sono di fatto competenti soltanto per l'ambito scolastico e per compiti quali il trattamento delle domande di costruzione o la celebrazione di matrimoni. Gran parte delle loro competenze sono state delegate. "Se a suo tempo avessero avuto voce in capitolo, molti Comuni si sarebbero opposti all'integrazione nella metropoli", suppone Bonomi. Oggi, tuttavia, ritiene che il consenso sia sensibilmente aumentato. "Soprattutto i piccoli villaggi si sono resi conto che i benefici risultanti dalla metropoli sono notevoli."

Da area militare ristretta a quartiere alla moda

Gli investimenti più importanti vengono comunque effettuati soprattutto a Grenoble. Il quartiere Presqu'île, dove confluiscano i fiumi Isère e Drac, un tempo era zona ristretta in quanto polo di ricerca della tecnica atomica militare e civile. Oggi, invece, il quartiere è un crogiolo di ricerca, innovazione e abitazioni urbane. Sebbene molte aree siano ancora protette da alte recinzioni, filo spinato e

barriere sorvegliate, percorrendo in tram l'Avenue des Martyrs si possono ammirare alti edifici moderni d'aspetto avveniristico e che mirano a integrare meglio nella città il quartiere, finora a orientamento unilaterale. Qui, nell'epicentro dell'urbanità, le montagne rivestono ormai solo ancora un ruolo di comparsa, in quanto offrono uno scenario da cartolina quale vantaggio di localizzazione atto ad attirare a Grenoble imprese internazionali e ricercatori d'eccellenza.

Alla stazione in scarponi da sci

Mignotte e Bonomi concordano sul fatto che la metropoli abbia portato benefici nella regione. L'amministrazione generale rappresenta una grande opportunità non solo per Grenoble, bensì anche per i Comuni circostanti. Mentre i due pianificatori considerano la città alpina un'eccezione, ai visitatori svizzeri Grenoble ricorda molto la situazione di città quali Lucerna, Coira o Losanna. "Qui le montagne sono così straordinariamente vicine che in stazione la gente aspetta il treno indossando già gli scarponi da sci", racconta colpito Alexandre Mignotte. Questo scenario è evidentemente piuttosto insolito per la Francia, ma in Svizzera è del tutto normale in quasi tutte le grandi città.

Anche in Svizzera la montagna e la città sono così vicine da costringere molti Cantoni e agglomerati a bilanciare esigenze molto diverse tra loro. Al contrario della Svizzera, però, con la costituzione della metropoli Grenoble ha attivato un'amministrazione efficace che ha superato completamente i confini comunali. I Comuni piccoli ne traggono molti benefici, ma pagano anche un prezzo politico: le loro competenze sono in gran parte delegate alla metropoli.

—

(traduzione)

LA LEGGE SULLE METROPOLI RAFFORZA GLI AGGLOMERATI

Dal 2015, 49 Comuni attorno a Grenoble formano l'unità amministrativa e politica della metropoli di Grenoble-Alpes. Si tratta di una delle 11 metropoli la cui costituzione è stata decretata da Parigi due anni fa e che, da allora, ha assunto tutte le principali funzioni di pianificazione e di amministrazione della regione. Con la sua legge sulle metropoli la Francia mira a promuovere l'autonomia degli agglomerati, rafforzandoli quali poli economici e unità pianificatorie. I Comuni coinvolti sono rappresentati nella metropoli dai rispettivi sindaci e beneficiano così di un diritto di partecipazione.



STEFANIE PFÄNDLER, *1985, ha studiato scienze politiche ed ambientali ed ha lavorato come collaboratrice scientifica presso la sezione Sviluppo sostenibile dell'ARE. Dal 2015 lavora per la città di Dübendorf nell'ambito della pianificazione del territorio e dei trasporti.

Motori, mercati e cortili



PAUL SCHNEEBERGER, *1968, ha conseguito il dottorato in storia. Come redattore di cronaca interna della *Neue Zürcher Zeitung* (NZZ) si occupa fra l'altro delle questioni inerenti allo sviluppo territoriale. Pubblica sul tema anche esternamente alla NZZ. paul.schneeberger@nzz.ch

Secondo l'affermazione di un sindaco carinziano, i posti di lavoro nella sua piccola città evitano lo spopolamento delle valli alpine. Molti abitanti della periferia sono disposti ad accettare un tragitto pendolare di mezz'ora d'auto per raggiungere il capoluogo di distretto. L'esperienza dimostra invece che il tragitto verso le città più grandi come Villaco o Klagenfurt, che richiede il doppio del tempo, è troppo lungo. Chi trova lavoro in una grande città vi si trasferisce direttamente.

La regola generale della mezz'ora d'auto come limite di tolleranza per lo spostamento pendolare in auto non vale solo per le regioni alpine austriache, ma anche per la Svizzera. Da Martigny nel basso Vallese fino a Scuol in bassa Engadina, le città e cittadine alpine sono il motore delle loro valli. Ciò vale anche per gli agglomerati attorno alle capitali dei Cantoni alpini come pure per gli snodi del traffico nei fondovalle o i grandi luoghi di villeggiatura a più di 1000 metri sul livello del mare.

In questi posti si trova il commercio, l'artigianato e, quando esiste, l'industria. Inoltre vi sono attrazioni turistiche che completano l'esperienza alpina dei vacanzieri, cioè quel capitale naturale dello spazio alpino. Quello che a Martigny è il tempio dell'arte della Fondazione Pierre Gianadda, a Scuol è l'oasi di benessere Bogn Engiadina. È in queste città e in questi borghi che si decideranno le sorti dello spazio alpino. Così come bisogna evitare che Zurigo, Basilea o Ginevra si prendano un raffreddore, poiché finirebbe per ammalarsi d'influenza tutta l'economia svizzera, allo stesso modo sul lungo termine il futuro degli insediamenti permanenti nelle valli circostanti dipende anche dai posti di lavoro e dall'attrattività di queste piazze di mercato alpine. Oltre a ciò, contano ovviamente anche altri fattori, soprattutto la politica agricola.

Si potrebbe obiettare che la digitalizzazione riduca l'importanza dei centri, poiché in una società del terziario avanzato basata sulle tecnologie informatiche tutte le attività importanti potranno essere eseguite ovunque. Basterebbe una buona interconnessione. Naturalmente è possibile che nei prossimi decenni si assista a una rinascita di singole valli alpine periferiche grazie all'arrivo di lavoratori intellettuali insofferenti alla densità urbana. È però

improbabile. Tutte le opportunità che sono state create negli ultimi decenni per rendere il lavoro indipendente dal luogo hanno portato solo a un aumento puntuale della migrazione verso le regioni di montagna. Un ripopolamento che, inoltre, è spesso soltanto stagionale e strettamente legato al "campo base" nel fondovalle. Alcune iniziative attuali, come il progetto della bassa Engadina *Mia Engiadina*, che vogliono mettere la digitalizzazione a profitto delle regioni alpine, hanno soprattutto l'obiettivo di rafforzare tale legame.

Approcci di questo tipo non sminuiscono il ruolo dei centri regionali nelle valli alpine: chi si rifugia in uno chalet con il suo computer non vuole certo rinunciare ai consueti beni d'uso quotidiano. Inoltre, da tempo le piccole città e i borghi non sono più importanti soltanto come luoghi di lavoro e di commercio, ma anche come zone in cui si concentra lo sviluppo edilizio delle regioni alpine. Se lasciano spazio a uno sviluppo dinamico, creano le premesse per preservare le aree circostanti da scempi architettonici ed estetici, che ne ridurrebbero la qualità paesaggistica e l'attrattività turistica.

Le città e cittadine alpine non sono solo motori dell'economia e luoghi di scambio. Sono anche – più prosaicamente – i cortili logistici delle loro regioni. Dal deposito di materiale da costruzione alla raccolta dei rifiuti: qui spesso si concentra tutto ciò che è necessario al funzionamento di una regione, ma che si presenta male nei prospetti turistici. Se, da Martigny a Scuol, si riuscirà a sviluppare con criterio le città e i borghi come motori, mercati e aree logistiche, ne trarrà beneficio tutto lo spazio alpino. Diventando più urbani nell'assetto edilizio ma anche nelle offerte, i centri alpini contribuiscono a offrire un futuro come villaggi alle località circostanti.

— (traduzione)



LA CIFRA SUL TEMA

La città più alta delle Alpi: Davos, a

1560

metri sul livello del mare.



IMPRESSUM

forum raumentwicklung

Informationsheft
Erscheint dreimal jährlich
45. Jahrgang

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)

Redaktionskommission

Rudolf Menzi (Leitung), Doris Angst, Matthias Howald,
Gilles Chomat

Übersetzung

Deutsch: Irene Bisang, Zürich
Französisch: Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Relecture und Adaptation: Daniel Béguin, Ste-Croix
Redaktion und Korrektur: Béatrice Thiéry, Porrentruy

Redaktion und Produktion

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg, Basel

Grafisches Konzept und Gestaltung

Susanne Krieg SGD, Basel

Fotografie

Yves Maurer Weisbrod, Bern (Titelseite, S. 4–7, 10–12,
36–38, 40, 42–44, 66–69); Adolf Bereuter, Davide Cor-
nacchio (S. 13, 45); Iztok Hvala (S. 19, 20); Archive of the
Idrija Municipal Museum (S. 20, 52); Dunja Vedam (S. 21);
Jani Peternelj (S. 51); Jöel Tettamanti (S. 27, 57); Stefanie
Pfändler (S. 28–31, 58–61, 78–81); Susanne Krieg (33,
34, 63, 64, 83, 84); alle anderen zur Verfügung gestellt.

Abonnemente

Bestellungen/Vertrieb:
BBL, Vertrieb Publikationen, CH-3003 Bern
Internet: www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
Art.-Nr. 812.000
Jahresabonnement Fr. 30.70
Einzelnummer Fr. 10.25

Adresse

ARE – Bundesamt für Raumentwicklung
3003 Bern,
Tel. 058 462 40 60

© ARE

Bern 2017, Abdruck erwünscht mit Quellenangabe;
Belegexemplar ans ARE
ISSN 1660-6248

Druck / Impression / Stampa

Jost Druck AG, Hünibach/Thun

forum du développement territorial

Bulletin d'information
Paraît trois fois par an
45^e année

Editeur

Office fédéral du développement territorial (ARE)
Département fédéral de l'environnement, des trans-
ports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

Commission de rédaction

Rudolf Menzi (direction), Doris Angst, Matthias Howald,
Gilles Chomat

Traduction

Allemand: Irene Bisang, Zurich
Français: Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Relecture et adaptation: Daniel Béguin, Ste-Croix
Rédaction et correction: Béatrice Thiéry, Porrentruy

Rédaction, production

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg, Bâle

Création, réalisation

Susanne Krieg SGD, Bâle

Photographie

Yves Maurer Weisbrod, Berne (page de couverture,
p. 4–7, 10–12, 36–38, 40, 42–44, 66–69); Adolf Bereu-
ter, Davide Cornacchio (p. 13, 45); Iztok Hvala (p. 19, 20);
Archive of the Idrija Municipal Museum (p. 20, 52); Dunja
Vedam (p. 21); Jani Peternelj (p. 51); Jöel Tettamanti
(p. 27, 57); Stefanie Pfändler (p. 28–31, 58–61, 78–81);
Susanne Krieg (p. 33, 34, 63, 64, 83, 84); autres photo-
graphies gracieusement mises à disposition.

Abonnement

Commandes/distribution:
OFCL, diffusion publications, CH-3003 Berne
Internet: www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000
Abonnement annuel Fr. 30.70
Numéro simple Fr. 10.25

Adresse

ARE – Office fédéral du développement territorial
3003 Berne,
Tél. 058 462 40 60

© ARE

Berne 2017, Reproduction autorisée avec mention
de la source; copie à l'ARE
ISSN 1660-6248



Inhalt gedruckt auf REBELLO,
Recycling aus 70% Altpapier,
FSC-zertifiziert, schönweiss

forum sviluppo territoriale

Bollettino d'informazione
Esce tre volte all'anno
45^o anno

Editore

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

Commissione della redazione

Rudolf Menzi (direzione), Doris Angst, Matthias Howald,
Gilles Chomat

Traduzione

Tedesco: Irene Bisang, Zurigo
Francese: Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Rilettura e adattamento: Daniel Béguin, Ste-Croix
Redazione e correzione: Béatrice Thiéry, Porrentruy

Redazione, produzione

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg, Basilea

Creazione, realizzazione

Susanne Krieg SGD, Basilea

Fotografia

Yves Maurer Weisbrod, Berna (prima pagina, p. 4–7,
10–12, 36–38, 40, 42–44, 66–69); Adolf Bereuter,
Davide Cornacchio (p. 13, 45); Iztok Hvala (p. 19, 20);
Archive of the Idrija Municipal Museum (p. 20, 52); Dunja
Vedam (p. 21); Jani Peternelj (p. 51); Jöel Tettamanti
(p. 27, 57); Stefanie Pfändler (p. 28–31, 58–61, 78–81);
Susanne Krieg (p. 33, 34, 63, 64, 83, 84); tutte le altre
foto sono state messe a disposizione.

Abbonamento

Ordinazioni/distribuzione:
UFCL, distribuzione pubblicazioni, CH-3003 Berna
Internet: www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
N. art. 812.000
Abbonamento Fr. 30.70
Numero singolo Fr. 10.25

Indirizzo

ARE – Ufficio federale dello sviluppo territoriale
3003 Berna,
Tel. 058 462 40 60

© ARE

Berna 2017, Riproduzione autorizzata con menzione
della fonte; copia all'ARE
ISSN 1660-6248

ClimatePartner^o Das ARE-Forum wurde
klimaneutral klimaneutral hergestellt.
Druck | ID: 53460-1605-1002

