

alpMedia Newsletter 05/2016

Référendum sur l'aéroport de Bolzano



La question de l'extension de l'aéroport de Bolzano échauffe depuis longtemps les esprits dans le Tyrol du Sud. Le 12 juin 2016, la population est appelée aux urnes dans le cadre d'un référendum sur le financement public de l'aéroport.

Une histoire sans fin : le 12 juin 2016, la population du Tyrol du Sud se prononce sur un projet de loi consacré à l'extension de l'aéroport de Bolzano. © Umweltdachverband Südtirol

Le référendum ne pose pas la question du « oui » ou du « non » à l'extension de l'aéroport. Les électeurs sont appelés à se prononcer sur la loi qui définira le fonctionnement de l'aéroport et le plafond maximal des coûts. Si la majorité des électeurs vote contre le projet de loi, la province n'accordera pas de subventions et l'exploitation de l'aéroport fera l'objet d'un appel d'offres. Si le projet de loi est approuvé, la province pourra verser des fonds à l'aéroport de Bolzano

en fonction des mouvements de passagers. Si ces mouvements restent en deçà d'une certaine limite d'ici à 2022, l'aéroport sera fermé. Si cette limite est atteinte, la province investira chaque année entre 1,5 et au maximum 2,5 millions d'euros. La chambre de commerce du Tyrol du Sud, une collectivité de droit public, versera le même montant. Andreas Riedl de la Fédération pour la protection de la nature et de l'environnement, qui abrite aussi CIPRA Tyrol du Sud, résume ainsi la situation : « Soit l'aéroport restera de faible dimension et ne sera pas rentable – comme jusqu'à présent, soit il va grandir et devenir intolérable. »

Qu'en est-il de la compatibilité avec la Convention alpine ?

Depuis le début des débats sur l'extension de l'aéroport, la Convention alpine est régulièrement évoquée. La thématique des transports est un élément central du traité international (protocole Transports, ratifié en 2013 par l'Italie).

Le groupe Vert du Parlement de la province a demandé au service juridique de la Convention alpine mis en place par CIPRA Autriche une expertise sur la compatibilité du projet d'extension avec la Convention alpine. « Il semble que l'impact global de l'extension prévue de l'aéroport entre dans tous les cas en tension avec les objectifs du protocole Transports », précise le rapport. L'extension de l'aéroport n'est pas interdite, mais elle devrait être limitée « autant que possible ». Il serait préférable d'améliorer les liaisons avec les aéroports existants comme Munich ou Vérone.

Des nuisances environnementales importantes

La procédure d'évaluation environnementale de la province remet également en question les affirmations des partisans de l'aéroport : elle prévoit en moyenne 40 à 50 mouvements d'avions par jour au lieu des dix annoncés, une majoration du niveau de bruit pouvant atteindre 10 décibels, et une augmentation de 150 à 400 % des émissions. Selon le rapport, le projet doit aussi faire l'objet d'une véritable étude d'impact environnemental (EIE), mais la procédure ne sera achevée qu'après le référendum du 12 juin.

Source et informations complémentaires : www.provinz.bz.it/service/resdownload.aspx?source=VIA-UVP&ID=2FCDE333EE1194A2E050007F01005C46(de/it), <http://provinz.bz.it/flughafen/konzept.asp> (de/it), <http://wahlen.provinz.bz.it/de/index.html> (de/it), www.umwelt.bz.it/flugplatz.html (de), www.umwelt.bz.it/no-airportbz/rechtsservicestelle-alpenkonvention-stellungnahme.html (de)

Point de vue : La Suisse a besoin de cours de soutien en matière de politique climatique



Hans Weber est directeur de CIPRA Schweiz © CIPRA Schweiz

La Suisse a joué dans le passé un rôle de précurseur en matière de politique environnementale. Aujourd'hui, elle n'a même pas de plan pour la mise en œuvre des objectifs de l'accord de Paris sur le climat, déplore Hans Weber, directeur de CIPRA Suisse.

Le Conseil fédéral suisse a approuvé l'accord climatique négocié par les Nations Unies en décembre 2015 à Paris, et la Conseillère fédérale Doris Leuthard l'a signé en avril 2016 à New York avec 174 autres pays. La Suisse s'est ainsi engagée à participer à la réduction des émissions mondiales de CO₂ après 2020. Or, ce pays qui est l'un des plus riches du monde ne manifeste aucune volonté politique de garder son rôle de précurseur et d'innover. Sans cette volonté, les objectifs de l'accord ne pourront pas être atteints. La Suisse risque de rester à l'écart de certaines évolutions majeures, ce qui nuira à long terme à son image, ainsi qu'à son économie et à la science.

La Suisse serait bien inspirée de passer à l'action et de retrouver son rôle de pionnière en matière de politique énergétique et environnementale. Cela impliquerait d'encourager et de soutenir l'innovation dans ce domaine et de ne pas hésiter à aborder les sujets tabous. Il est aujourd'hui urgent de réduire les modes de transport utilisant des énergies fossiles. La Suisse transporte et consomme de nombreux produits nocifs pour le climat importés de l'étranger. Sa population a donc une attention à porter sur ses importations. Avec sa place financière et la politique d'investissements des fonds de pension, la Suisse dispose d'un excellent levier de politique financière pour construire un avenir sans énergies fossiles. Et ceci en accord avec la Stratégie énergétique 2050 qui vient malheureusement d'être fortement édulcorée. Ici aussi, les mesures adoptées jusqu'à présent ne permettront pas d'atteindre plus de la moitié des objectifs. Une politique active a besoin de mesures incitatives performantes.

Les 67 organisations de l'Alliance climatique suisse pour le climat, dont CIPRA Suisse fait partie, sont engagées dans les domaines de l'environnement, du développement et du social. Elles présenteront le 2 juin à Berne un plan directeur détaillé pour l'application de l'accord de Paris sur le climat en Suisse. Il n'est pas encore trop tard pour définir un plan d'action courageux et cohérent en Suisse. La Suisse dispose des ressources nécessaires, elle a des moyens financiers, un système éducatif performant et un niveau de vie très élevé.

Source et informations complémentaires : www.klima-allianz.ch/fr/, www.bfe.admin.ch/themen/00526/00527/index.html?lang=fr

Des idées jeunes pour l'économie verte



Les jeunes du « Youth Alpine Express » échantent avec le Secrétaire général Markus Reiterer. © CIPRA International

Le Parlement des Jeunes de la Convention alpine, réuni cette année dans la ville italienne de Bassano del Grappa, a travaillé sur le thème de l' "économie verte". Le « Youth Alpine Express » y a fait aussi une halte.

Démographie et qualité de vie, innovation sociale et tourisme soutenable, modes de consommation et culture sont quelques-uns des thèmes liés à l'économie verte discutés par les 80 lycéens de sept pays alpins réunis dans le cadre du Parlement des Jeunes de la Convention alpine (YPAC). Ensemble, les jeunes ont formulé dix propositions : ils réclament entre autres un aménagement du territoire soutenable permettant de réserver suffisamment d'espaces verts et d'éviter le surdéveloppement. Ils demandent aussi que l'on réhabilite selon des principes durables les logements touristiques inutilisés au lieu d'en construire de nouveaux. Ils proposent également d'expliquer aux populations le principe de l'éco-bilan, à savoir le bilan de l'impact écologique de la fabrication, de l'utilisation et de l'élimination des produits.

L'YPAC avait également invité des jeunes du projet de la CIPRA « Youth Alpine Express », qui sont venus à Bassano avec des moyens de transport durables et ont montré comment réduire les émissions de CO₂ selon la formule « À chaque journée ses 100 points ». Plus nos activités et les produits que nous consommons sont énergivores, plus le nombre de points est élevé. L'objectif est de ne pas consommer plus de 100 points par jour et par personne pour maintenir le climat en équilibre. À Bassano, les jeunes ont imaginé des actions communes pour compenser les points en trop : par exemple ne pas acheter pendant un mois de produits emballés dans du plastique, se lancer des défis personnels en renonçant à consommer du café ou de la viande, ou cultiver ses propres légumes. Des échanges animés ont eu lieu avec les lycéens de l'YPAC, mais aussi avec des acteurs politiques tels que les maires de la région, avec le conseil des jeunes de Bassano del Grappa, le Secrétaire général de la Convention alpine Markus Reiterer ou encore Andreas Pichler, directeur adjoint de CIPRA International. Ces échanges ont également été une expérience enrichissante pour les adultes, qui ont souligné l'importance de la participation des jeunes et ont encouragé les jeunes à poursuivre leur engagement.

Source et informations complémentaires : www.ypac.eu (en), www.youthalpineexpress.eu (en)

Le projet « Youth Alpine Express » est financé par le ministère fédéral allemand de l'Environnement, de la Protection de la nature, de la Construction et de la Sécurité nucléaire, ainsi que par le programme européen Erasmus+. (www.cipra.org/fr/nouveautes/la-cipra-renforce-la-participation-des-jeunes)

L'alliance pour le « Lyon-Turin » s'effrite

Le tunnel de base du Gothard va être inauguré la semaine prochaine. Ce projet du siècle rend urgente une politique concertée des transports au niveau transalpin. Des signaux clairs viennent aujourd'hui de France.



Les tunnels de base ferroviaires font des trous dans les montagnes et dans les portemonnaie. © Daniel Friedlos / flickr.com

Pour Éric Piolle, maire de Grenoble, le projet de nouvelle liaison ferroviaire « Lyon-Turin » entre la France et l'Italie ne répond plus aux besoins réels. Son coût est estimé à 26 milliards d'euros. Grenoble vient de se désengager du protocole d'intention de financement du projet. La ville est la première des 13 collectivités locales signataires du protocole à franchir ce pas. Le financement des collectivités se monte à un milliard d'euros pour la première étape, l'État français et Réseau Ferré de France devant financer à hauteur de 1,2 milliard d'euros, et l'Italie à 2,9 milliards d'euros. Les partenaires espèrent que l'Union Européenne prendra en charge 40 % du financement du projet.

Ce projet a été conçu « il y a 25 ans sur des hypothèses de développement de transport de marchandises délirantes », argumente le représentant d'Europe Écologie Les Verts (EELV). Le transport des marchandises est en baisse depuis 20 ans, et les projections actuelles sur le nombre de passagers ne représentent que le cinquième de ce qui avait été prévu en 1991. « Ce projet-là ne correspond pas à une amélioration du train du quotidien » précise Éric Piolle pour qui il est préférable d'investir dans les lignes existantes.

Des questions de principe sont également posées au niveau européen. Une étude réalisée pour le Parlement européen a remis en question en 2014 la nécessité de construire le « Lyon-Turin ». Cette étude tient compte notamment de l'impact du tunnel de base du Gothard qui va être inauguré le 1^{er} juin 2016. Ce tunnel est un élément clé de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Pour que la NLFA soit rentable, elle a besoin d'un nombre suffisant de voies d'accès aménagées. Ces voies manquent encore en Italie. CIPRA Italie a plaidé la semaine dernière dans le cadre d'une conférence de presse pour un « tournant dans la politique des transports » italienne. Jusqu'à présent, 90 % des transports de marchandises en Italie sont effectués par la route. « Actuellement, tout laisse penser que notre pays n'a pas su profiter de l'offre suisse d'accompagner le développement du projet », a critiqué Francesco Pastorelli, directeur de CIPRA Italie.

Sur le col le plus fréquenté des Alpes, le Brenner, les travaux du tunnel ferroviaire avancent. Les critiques, dont CIPRA Tyrol du Sud fait partie, réclament une « stratégie du meilleur chemin » au lieu d'une « stratégie du chemin le moins cher » : si les transports de marchandises prenaient le chemin le plus court pour traverser les Alpes au lieu d'emprunter le moins coûteux, le nombre de camions en transit empruntant le col du Brenner serait divisé par trois, et avec une politique de report modal adéquate, le tunnel de base du Gothard serait suffisamment fréquenté pour être exploité de façon rentable.

Source et informations complémentaires : www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/021852231462-grenoble-ne-veut-plus-financer-la-lgv-lyon-turin-1214910.php, www.cipra.org/fr/nouveautes/critiques-de-bruxelles-pour-la-politique-alpine-des-transport, www.infosperber.ch/Artikel/Umwelt/Neat-mit-begrenztem-Verkehrsnutzen (de), www.infosperber.ch/Artikel/Umwelt/Neat-Guterverkehr (de), <http://fr.euronews.com/2015/02/24/hollande-estime-que-les-travaux-du-tgv-lyon-turin-seront-effectifs-a-partir-de-/>, www.stol.it/Artikel/Chronik-im-Ueberblick/Lokal/Letztes-Baulos-am-Brenner-Basistunnel-finanziert (de)

« Glamping » dans les Alpes slovènes : un état des lieux critique



Un lieu de culture riche en traditions authentiques : les chalets d'alpages de la « Velika Planina » dans les Alpes slovènes. © Špela Bokal, CIPRA Slovenija

Un nouvel « Eco Resort » en Slovénie propose des vacances de luxe à la ferme. À quelques kilomètres de là, les authentiques chalets d'alpage de la « Velika Planina » attendent les touristes.

Le « glamping », association des deux mots anglais « glamour » et « camping », est une nouvelle forme de tourisme qui propose des vacances au vert libérées de toutes les contraintes de la nature. Cette tendance se répand aujourd'hui dans les Alpes slovènes. Dans un village de 800 habitants près de Kamnik dans le Nord de la Slovénie, 30 « chalets d'alpage » confortables et 20 tentes de luxe sont actuellement construits à l'emplacement d'une ancienne ferme. Les « glamper » y trouveront une nature intacte pour randonner et faire du vélo, un zoo avec des animaux de la région, une piscine avec traitement bio de l'eau et une plage sur le deuxième cours d'eau le plus propre de Slovénie.

Traire les vaches, faire du fromage, s'occuper des animaux : les vacanciers découvrent aussi l'artisanat et les traditions de la région. Une grande campagne a été lancée dans tout le pays pour trouver des animateurs. Une initiative qui peut paraître grotesque à quelques kilomètres de la « Velika Planina », l'un des plus vastes alpages d'Europe et l'un des plus riches en traditions, qui est aujourd'hui imité dans la vallée.

« On vend ici la nature et la culture sous un couvert écologique », résume Annamarija Jere de CIPRA Slovénie. « Le respect de la nature et de la société ne doit pas être oublié ». L'avenir montrera si c'est le cas.

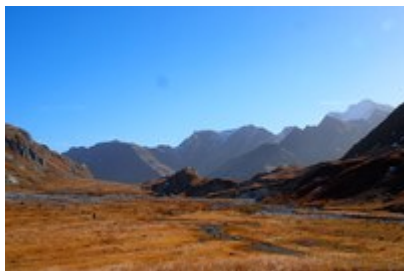
La discussion sur le tourisme respectueux de la nature n'est pas récente et fait l'objet de nombreuses controverses. Cela s'exprime aussi dans la stratégie touristique slovène, qui encourage expressément et avec succès un tourisme doux, proche de la nature et soutenable, tout en privilégiant la croissance et l'amélioration des liaisons aériennes. Reste à savoir si dans dix ans, l'« Eco Resort » pourra encore baser sa publicité sur la présence du deuxième cours d'eau le plus propre de Slovénie.

Source et informations complémentaires :

www.sloveniatimes.com/eco-resort-beneath-velika-planina-an-exquisite-experience-in-sustainability (en),
www.kamnik.info/predstavitev-nastajajocega-eko-kampa-velika-planina-v-godicu (sl)

Parc national Adula : une naissance avec complications

Le deuxième Parc national suisse s'inscrit dans une conception nouvelle de la protection de la nature. Mais pour l'Office suisse de l'Environnement, la charte



Un joyau naturel : le haut plateau de la Greina est situé dans la zone centrale du « Parc Adula ». © Roland / flickr.com

élaborée dans le cadre d'une démarche participative ne va pas assez loin. Cela a-t-il rendu un mauvais service au « Parc Adula » ?

Développé depuis le bas et non dicté par le haut, le « Parc Adula » a pris forme au cours des 15 dernières années. Contrairement au Parc national de Basse-Engadine, le deuxième Parc national suisse vise à la fois à développer des activités économiques sur le territoire et à valoriser le paysage naturel et culturel. Le parc s'étend sur plus de 1 200 km² et est situé à cheval entre deux cantons et trois régions linguistiques. La zone centrale de 145 km² englobe également le haut plateau de la Greina, qui avait failli être noyé sous les eaux dans les années 1980.

Les responsables du Parc ont reçu récemment un courrier de Berne : l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) porte un regard critique sur la Charte – trois mois après la fin de la consultation. Le texte constitue un plan d'aménagement pour les dix premières années et devait être soumis dès cette année au vote populaire dans les 17 communes concernées. Principale critique de l'OFEV : la Charte mentionne qu'il n'y aura pas de restrictions dans la zone périphérique, ce qui est faux. Pour Patrick Walser, responsable de la communication du « Parc Adula », c'est un tournant surprenant, car l'OFEV a été impliqué dans l'ensemble du processus. Les responsables du parc souhaitent maintenir la Charte et respecter le calendrier prévu. « Il s'agit d'un projet des communes, pas de l'OFEV. » On ne sait pas encore quelles répercussions cela aura sur le financement et l'attribution du label « Parc national ».

Sep Cathomas, Président de l'association de soutien « Pro Parc Adula », craint que la position de l'OFEV n'alimente les arguments des opposants au parc. Son association s'efforce depuis des années de convaincre la population de la valeur du parc. « Il faut d'abord communiquer sur les avantages apportés par le parc, et les gens seront ensuite plus enclins à accepter les restrictions. » Pour Urs Tester de l'organisation environnementale Pro Natura, il s'agit en premier lieu d'un problème de communication. « L'une des principales erreurs est de dire : vous allez recevoir quelque chose, mais vous ne devrez rien donner en échange. » Il regrette que la Charte ne mentionne pas très clairement que la création du parc est un processus qui doit être amélioré au fil des ans pour atteindre les objectifs visés.

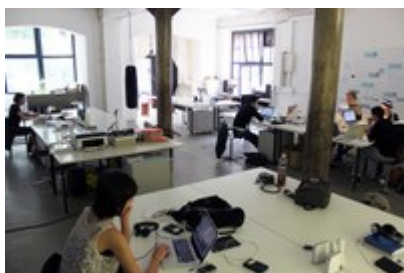
Source et informations complémentaires :

www.parcadula.ch/de/News/bottom-up.html (de/it)

www.pronatura.ch/news-fr/items/oui-a-la-nature-oui-a-lavenir-de-la-region-adula, www.greina-stiftung.ch (de)

Le « co-mouvement » est arrivé dans les Alpes

Un projet de coworking et de cohousing vient d'être lancé à Bolzano/I dans le Tyrol du Sud. De tels modèles



Nouvelles perspectives pour les régions enclavées des Alpes.

Un poste de travail dans un espace de coworking. ©

Deskmag / Wikimedia

Commons

peuvent ouvrir de nouvelles perspectives aux territoires enclavés des Alpes.

De Maribor/SI à Villach/A, de Bad Tölz/D à Laax/CH, de Vaduz/LI à Aosta/I et à Manosque/F, des espaces de coworking ou lieux de travail partagés se créent un peu partout dans les Alpes. Dans le Tyrol du Sud, un projet destiné à encourager le développement de modèles innovants pour la requalification d'un ancien bâtiment de la société téléphonique de Bolzano a été lancé dans le cadre d'une rencontre entre les conseillers jeunesse de la province et des représentants du gouvernement provincial.

Les espaces de coworking sont des bureaux qui peuvent être loués à horaires souples et pour une période limitée à quelques jours ou quelques mois. Ce nouveau modèle déjà bien développé dans les villes s'étend aujourd'hui dans les Alpes. Les avantages sont évidents : les usagers ne font pas seulement des économies en termes de loyer, ils profitent aussi des contacts et des idées nouvelles que leur apporte ce partage temporaire d'un espace de bureau. Un lieu de travail partagé rassemblant des professionnels de différents horizons avec des structures qui favorisent les échanges peut être un moteur d'activités innovantes. Ce modèle pourrait être une opportunité pour donner une nouvelle dynamique à des territoires enclavés des Alpes touchés par la déprise, en favorisant l'émergence de modes d'activités et de lieux de travail décentralisés.

Parallèlement à l'espace de coworking, le projet du Tyrol du Sud prévoit également la réalisation d'un projet de cohousing ou habitat partagé. Le cohousing est une forme de logement favorisant le vivre ensemble avec ses voisins : chacun a son appartement ou sa maison à soi, mais certains espaces comme les cuisines, les ateliers, les bibliothèques ou les crèches sont mis en commun.

Source et informations complémentaires : www.provinz.bz.it/news/de/news.asp?art=544815 (de)

Réinventer la démocratie : des succès et des problèmes de démarrage



Dans les rues de Saillans, la population du village met en œuvre la démocratie participative. © Isabelle Barruhet / flickr.com

Depuis la fin mars, des personnes se rassemblent chaque nuit en France dans le cadre de « Nuit debout » pour discuter d'un monde plus démocratique, plus respectueux de l'environnement et plus juste socialement. Ce qui est encore un rêve dans les villes françaises est déjà mis en pratique et testé dans des villages alpins.

L'idée centrale du mouvement né à Paris est de permettre à tous les citoyens de participer aux processus de décision. Un petit village de 1 200 habitants de la région Auvergne-Rhône-Alpes a déjà franchi le

pas. À Saillans, les citoyens ont redéfini la politique. La goutte qui a fait déborder le vase a été la décision de construire un supermarché à la périphérie du village, prise par le maire sans consulter les habitants. Il s'agissait de la dernière d'une série de décisions prises par l'ancien maire sans impliquer la population, un phénomène devenu habituel en politique française. La résistance au projet s'est transformée en un mouvement citoyen qui a été légitimé lors des élections suivantes. Aujourd'hui, les décisions sur l'avenir du village ne sont plus prises par une seule personne, mais par tous les habitants de Saillans dans le cadre de groupes de travail de composition variable et sans hiérarchie fixe. La construction du supermarché a été entre-temps rejetée.

D'autres communes tentent de s'engager sur la même voie, mais pas toujours avec le même succès, du moins à la première tentative. Samoëns, un village de 2 200 habitants en Haute-Savoie, est confronté à un grand projet touristique du Club Med. L'investisseur prévoit de construire avec l'accord de la commune un complexe touristique de plus de 1 000 lits avec 40 chalets de luxe. Là aussi, les citoyens ont voulu participer au processus de décision, mais n'ont pas obtenu de légitimation politique et ont essayé de s'impliquer dans le processus par la voie juridique. Pendant un certain temps, le recours déposé par les citoyens a semblé aboutir. Mais il y a quelques jours, on a appris que la construction du complexe hôtelier allait débiter. Aucune information n'a été donnée sur les processus de décision et sur la manière dont les recours ont été levés.

Source et informations complémentaires : <http://reporterre.net/A-Saillans-les-habitants-reinventent-la-democratie>, <http://rue89.nouvelobs.com/2014/03/29/a-saillans-les-1-199-habitants-ont-tous-ete-elus-premier-tour-251062>, www.ledauphine.com/haute-savoie/2016/05/09/club-med-la-construction-va-finalement-pouvoir-debuter

Oh...

Les entreprises doivent bétonner ou asphaltier les terrains non construits : tel est le conseil que vient de donner à ses membres la section de Coni de Confindustria, la plus grande confédération de l'industrie italienne.

L'organisation veut éviter ainsi que les terrains ne soient classés en surfaces agricoles. Cette réaction est liée à l'inquiétude engendrée par une nouvelle loi actuellement discutée par le Parlement italien, qui vise à freiner la consommation des sols et à classer les terrains non construits en surfaces agricoles. La « mesure préventive » prônée par la confédération industrielle de Coni concerne donc le deuxième point : les surfaces recouvertes de béton pourront être utilisées plus tard à des fins industrielles. Ne vous étonnez donc pas de rencontrer à l'avenir en Italie des chapes de béton carrées ou des halls d'usines flambants neufs et vides : c'est sur ces terrains qu'est enterrée la nouvelle loi.

www.grandain.com/2016/02/10/confindustria-cuneo-chiede-di-fermare-il-disegno-di-legge-sul-consumo-del-suolo/ (it), www.salviamoilpaesaggio.it/blog/2015/07/paura-di-una-legge-sul-consumo-di-suolo-confindustria-cuneo-suggerisce-cementificazione-preventiva-dei-terreni/ (it)

Agenda

Ça bouge dans nos vallées ! Semaine du développement durable en nord 05, 27.05. - 05.06.2016, Hautes-Alpes/FR. [En savoir plus...](#)

Lac et milieux stagnants d'altitude : face au changement climatique et aux pressions anthropiques, 04.06.2016, Marnaz, Haute-Savoie/FR, Organisation: FRAPNA. [En savoir plus...](#)

Transition énergétique : quelles perspectives de formation et d'emplois pour bien vivre dans les Alpes ?, 23.06. - 24.06.2016, Bourg d'Oisans/F, Organisation: CIPRA France et Alliance dans les Alpes. [En savoir plus...](#)

La montagne suisse – Aménager avec le paysage, 24.06.2016, Leysin/CH, Organisation: Université de Genève et Université de Lausanne. [En savoir plus...](#)

Week-end découverte des plantes médicinales et comestibles, 25.06. - 26.06.2016, Vercors, départ de Grenoble en transports en commun, Organisation: mountain wilderness france. [En savoir plus...](#)