

L'alpinisme inscrit au patrimoine immatériel mondial de l'UNESCO



La cordée, symbole de l'esprit d'équipe et des valeurs de solidarité qui caractérisent l'alpinisme.

L'UNESCO a inscrit l'alpinisme sur la liste du patrimoine culturel immatériel de l'humanité. La candidature était portée par les club alpins de trois pays : la France, la Suisse et l'Italie.

Chapeau kirghiz, danses norvégiennes, et maintenant l'alpinisme : le 11 décembre 2019, Journée internationale de la montagne, l'Unesco a inscrit l'alpinisme sur la liste du patrimoine immatériel de l'humanité. Une distinction qui peut sembler étonnante au premier abord, cette liste contenant essentiellement des coutumes et traditions rares et parfois menacées. L'UNESCO définit l'alpinisme comme « l'art de gravir des sommets et des parois en haute montagne, en toutes saisons, en terrain rocheux ou glaciaire. » Elle met en exergue les capacités techniques et intellectuelles nécessaires, mais aussi les aspects éthiques et esthétiques de cette pratique née dans les Alpes : l'esprit d'équipe symbolisé par la cordée, l'engagement à porter secours aux autres alpinistes, ou encore le fait de ne laisser aucune trace de son passage.

Entre idéalisme et récupération

La pratique de l'alpinisme est régulièrement dévoyée par des offres touristiques telles que l'hélicoptère. Par ailleurs, l'esprit de concurrence et de compétition gagne aussi du terrain dans les Alpes. Katharina Conradin, présidente de CIPRA International, se félicite que la définition de l'alpinisme citée par l'UNESCO se démarque de ce type de pratiques, et qu'elle souligne l'importance des valeurs de solidarité et de respect de la nature : « Nous saluons bien entendu cette reconnaissance de l'alpinisme en tant que patrimoine culturel. Toutefois, nous pensons qu'il serait encore plus important que le tourisme adhère à ces valeurs. L'objectif ne doit pas être de rendre les Alpes accessibles au tourisme et aux sports de montagne jusque dans leurs moindres recoins, en les adaptant à nos besoins. » Or, le label de l'Unesco est bien souvent détourné à des fins touristiques, comme c'est le cas dans le Dolomites/1, où il est essentiellement utilisé comme argument commercial. Selon Katharina Conradin, c'est aussi le rôle de l'Unesco d'insister ici sur les objectifs de protection, ainsi que sur la nécessité d'inscrire le développement durable dans les plans de gestion.

Conférence sur les sports de nature soutenables

L'alpinisme et les sports de nature soutenables sont également au cœur d'une conférence qui aura lieu les 25 et 26 mai 2010 à Prien am Chiemsee/D. La conférence est organisée par CIPRA International et le Réseau de communes « Alliance dans les Alpes » dans le cadre de la Convention alpine, au nom du ministère allemand de l'Environnement, de la Protection de la nature et de la Sécurité nucléaire.

Sources et informations complémentaires :

www.srf.ch/news/panorama/alpinismus-ist-kulturerbe-es-geht-um-viel-mehr-als-sich-in-den-bergen-auszutoben (de), <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiqués.msg-id-77471.html>, www.lalpe.com/lalpe-69-alpinisme-patrimoine-de-lhumanite/, www.zeit.de/entdecken/2019-12/weltkulturerbe-unesco-bergsteigen-alpinismus-uno (de), www.sueddeutsche.de/reise/alpinismus-unesco-immaterielles-kulturerbe-1.4722530 (de), www.lemonde.fr/sport/article/2019/12/12/l-alpinisme-est-desormais-inscrit-au-patrimoine-immateriel-de-l-unesco_6022574_3242.html, www.repubblica.it/cronaca/2019/12/12/news/unesco_alpinismo_inserito_nella_lista_dei_beni_immateriali-243271546/ (it) <https://ich.unesco.org/fr/RL/l-alpinisme-01471>

Point de vue : Pour des glaciers sans pistes de ski



Kaspar Schuler est co-directeur de CIPRA International. (c) CIPRA International

Le plus grand domaine de ski sur glacier des Alpes pourrait voir le jour au Tyrol/A – sur des glaciers qui fondent. Pour Kaspar Schuler, co-directeur de CIPRA International, ce projet de liaison entre les vallées de Pitztal et d'Ötztal va à l'encontre de tout bon sens.

Le drame a commencé en 2009. Hans Rubatscher, le roi des remontées de la Pitztal et promoteur immobilier de dimension suprarégionale, a convaincu cette année-là son concurrent encore plus puissant, Jack Falkner, l'empereur des remontées de Sölden dans la vallée voisine d'Ötztal. Ils prévoient depuis de mettre en place une liaison entre leurs deux domaines à travers une immense zone glacée encore vierge de tout équipement.

Le projet entraînera un aménagement effréné de la montagne tout près de la Wildspitze, le deuxième plus haut sommet d'Autriche : cinq tronçons de télécabines, l'abattage d'une crête et la construction d'un tunnel pour les skieurs, des canons à neige, des travaux de terrassement et des zones de dépôt des déblais. Tout cela pour créer 64 hectares de pistes supplémentaires, y compris sous des versants très critiques du point de vue des avalanches, et former ainsi l'un des plus grands domaines de ski sur glacier des Alpes.

Une planification indubitablement bien ficelée, mais qui, selon l'étude d'impact environnemental, « détruirait de manière massive et irréversible » un paysage « intact et extrêmement sensible ». Ce projet de 132 millions d'euros bafoue la Convention alpine en général, et de nombreux articles de ses protocoles Tourisme, Protection des paysages et Transports.

Pourquoi cette démesure ? Parce que deux magnats du tourisme en ont décidé ainsi – et qu'ils sont déterminés à réaliser le projet coûte que coûte.

Les communes et le parlement tyrolien ont répondu présent à l'appel des promoteurs. Cela aurait suffi autrefois pour une décision définitive des autorités. Mais depuis 2014, l'Autriche possède elle aussi une juridiction à deux niveaux réellement indépendante de la politique. Jusqu'ici, les promoteurs ne s'en inquiétaient pas. Mais les défenseurs de l'environnement sont montés au créneau et ont récolté 157 000 signatures contre le projet. Selon les résultats d'une enquête publiés en janvier dans le quotidien *Tiroler Tageszeitung*, 70 % des personnes interrogées se sont prononcées contre la fusion des deux domaines.

Tout là-haut, le silence règne encore. Le désert de la haute montagne est gouverné par d'autres souverains : le grand Mittelbergferner, le Karlesferner, le Hangender Ferner. Des glaciers qui se sont formés autrefois pour l'éternité, et qui aujourd'hui reculent en été et fondent rapidement, année après année. Dans 30 ans, ils pourraient avoir disparu complètement de la zone prévue pour l'aménagement des pistes. En se retirant, les géants de glace ont laissé derrière eux une marge proglaciaire remplie d'une vie fragile, parsemée de flaques d'eau aux reflets changeants. C'est précisément là qu'il est prévu de planter un centre de trois étages, la plaque tournante du nouveau domaine skiable, avec une retenue collinaire.

Le 16 janvier 2020, on a appris que l'audience en première instance de l'étude d'impact environnemental avait été ajournée *sine die*. Le roi du Pitztal et l'empereur du Ötztal ont fini par prendre peur et ont demandé à la dernière minute la suspension de la procédure. Ils souhaiteraient procéder à « des examens complémentaires sur le terrain – y compris dans les périodes sans neige ». S'agit-il d'une prise de conscience, ou veulent-ils seulement redimensionner le projet ? Selon une communication du gouvernement du Tyrol, le projet va être remanié. Il est possible qu'on se soit rendu compte que ce projet pourrait avoir un impact catastrophique pour la réputation du tourisme autrichien, et qu'il viole les dispositions de la Convention alpine. Mais la menace n'est pas encore écartée.

En quête de restructurations et constructions pionnières



Lauréat du 3^e prix de l'édition 2017 de "Constructive Alps" : la « casa sociale » de Caltron à Cles/I. © Mariano Dellago

La cinquième édition du Prix international d'architecture « Constructive Alps » est lancée ! La date limite de soumission des projets de rénovation et de construction mettant en avant l'architecture durable dans les Alpes est fixée au 14 mars.

Nel corso degli anni «Constructive Alps» ha conosciuto un notevole sviluppo: dalla focalizzazione sull'energia e sui materiali di costruzione, attraverso le ristrutturazioni, fino ad arrivare al miglioramento della funzionalità dei piccoli centri periferici e ai temi socio-economici. Ma anche il nostro mondo alpino continua a girare! Quali sono oggi i compiti che le comunità alpine e la loro architettura devono affrontare? Le conseguenze del cambiamento climatico diventano visibili e gli obiettivi necessari non vengono raggiunti. Continuiamo ad assistere alla frammentazione degli

insediamenti e allo spopolamento delle periferie. Stiamo vivendo eventi meteorologici estremi, una perdita identitaria delle culture del costruire locali, le conseguenze del turismo di massa e le nuove esigenze dettate dai cambiamenti demografici e dalla digitalizzazione. Un quadro cupo? Noi mostriamo che non è così!

Il premio si ripositiona per l'edizione numero 5. Estesi dibattiti creano buone opportunità per approcci più diversificati. Ma ai vincitori continua a spettare un premio di 50.000 Euro, mentre l'accurata visione di tutti i progetti nominati garantisce l'elevato standard di qualità e fornisce un input valido per le pubblicazioni. Infine, le migliori idee vengono diffuse mediante mostre itineranti, eventi partecipativi, presso le comunità locali e ad ogni occasione attorno al costruire.

Architetti, ingegneri e committenti di tutti i nostri stati alpini: presentate le vostre ristrutturazioni e nuove costruzioni! Con «Constructive Alps» anche le piccole idee di rilievo trovano una grande visibilità.

www.constructivealps.net

Transports bien combinés : de la route vers le rail

Le trafic de fret transalpin peut être transféré vers le rail : des solutions existent, tant au niveau technique que politique. Le projet AlpinnoCT a développé toute une série de propositions dans ce sens.



AlpInnoCT : un manuel propose des solutions et des approches pour le Transport Combiné dans l'espace alpin. (c) Michael Gams, CIPRA International

223,5 millions de tonnes de marchandises ont été transportées à travers les Alpes en 2018. Plus des deux tiers de ces marchandises ont voyagé par la route. La croissance continue du trafic est la principale menace qui pèse sur l'écosystème sensible des Alpes. Transitaires, opérateurs portuaires et administrations sont conscients de ces enjeux. Le projet AlpInnoCT, qui s'est étendu sur trois ans, a réuni tous les acteurs concernés autour d'une table. Dans le cadre de sept « Événements de dialogue » organisés par la CIPRA, ils ont discuté les mesures possibles pour le transfert du fret de la route vers le rail. L'un des résultats du projet est une publication intitulée « Ensemble d'outils d'action - Solutions et approches pour le Transport Combiné dans l'Espace alpin », un manuel en plusieurs langues proposant différentes actions techniques et politiques pour renforcer le transport combiné. Pour Kaspar Schuler, co-directeur de CIPRA International, ces propositions à l'attention des acteurs de la branche visent « à permettre à la coopération de fonctionner de façon optimale pour atteindre un objectif commun : plus de rail et moins de route. »

Corridors pilotes et partage des wagons

Le manuel propose différentes mesures techniques, par exemple le partage des wagons ou un échange de données électroniques relatives aux trains. Ces mesures ont été testées sur deux corridors pilotes. En coopération avec le port de Trieste/I, la société de transport TX Logistik a lancé en septembre 2019 sur le corridor transalpin Trieste – Villach – Bettembourg un nouveau système permettant de raccourcir la durée de transbordement des unités de chargement aux frontières.

Surmonter les obstacles politiques

Alors que les trains de marchandises peuvent atteindre des vitesses de 200 km/h sur quelques lignes internationales, ils ne dépassent pas 60 km/h sur certains tronçons entre Bolzano/I et le col du Brenner. Pour résoudre ces problèmes, l'infrastructure ferroviaire doit impérativement être modernisée : la balle est ici dans le camp de la politique, qui est appelée à soutenir les mesures nécessaires. Karin Jäntschi-Hauke, représentante du ministère bavarois des Transports, chef de file du projet, est optimiste : « Nous sommes convaincus que les résultats d'AlpInnoCT contribueront au transfert modal. » La conférence finale du projet s'est déroulée en novembre 2019 à Bruxelles/B, en présence de membres de la Commission européenne.

Le manuel et d'autres informations sur les résultats du projet AlpInnoCT (*Alpine Innovation for Combined Transport*) sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.alpinnoctoolbox.eu/>

Informations complémentaires :

<https://www.cipra.org/fr/cipra/international/projets/en-cours/alpinnoct>

<https://www.alpine-space.eu/projects/alpinnoct>

Manuel « Ensemble d'outils d'action - Solutions et approches pour le Transport Combiné dans l'Espace alpin » : https://www.alpine-space.eu/projects/alpinnoct/outputs/toolbox/alpinnoct_toolbox_fr_web.pdf

« Nous restons au sol »



« Nous restons au sol – voyager sans voler en 2020 »
(c) CIPRA International

Découvrir les Alpes en train : pour les jeunes du « Youth Alpine Interrail », voyager sans prendre l'avion est une belle aventure.

Voyager responsable : c'est ce qu'ont fait l'année dernière les jeunes participant·e·s du « Youth Alpine Interrail » (Yoalin). Une délégation de 16 Yoalins s'est rendue en décembre dernier à Ljubljana/SL pour discuter avec Marko Maver, secrétaire d'État slovène en charge de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire, des expériences, des idées et des propositions des jeunes. Ceux-ci ont demandé notamment la mise en place d'un billet de train valable dans toutes les régions des Alpes.

Certains Yoalins ont décidé de continuer sur leur lancée en 2020 et de ne pas prendre l'avion cette année. L'empreinte carbone d'un vol Ljubljana-Zürich se chiffre à 83,68 kg de CO₂, soit près de neuf fois plus qu'un voyage en train. Jonas Sonnenschein, coordinateur de la campagne 'Nous restons au sol – voyager sans voler en 2020' de l'ONG Umanotera, en fait le constat : « Les vols à bas prix incitent souvent à partir en avion pour un simple week-end. L'avion est devenu indispensable pour beaucoup de gens. »

Or, les comptes rendus et les photos envoyés par les jeunes dans le cadre du concours Yoalin prouvent qu'on peut faire un voyage tout à fait passionnant et riche d'enseignements sans prendre l'avion. Voyager lentement permet de faire des rencontres qu'on ne ferait pas forcément dans un autre contexte. « Lorsqu'on voyage sans voler, le trajet fait partie de l'aventure. Nous avons fait la connaissance d'habitant·e·s des Alpes qui nous ont raconté leurs histoires de vie : cela été une expérience extrêmement enrichissante », raconte Karin Augsburger, membre du Conseil des jeunes de la CIPRA (CYC). Deux tiers des jeunes participant·e·s ont annoncé que le « Youth Alpine Interrail » avait fortement influencé leur comportement de mobilité. De plus en plus de gens décident ainsi de voyager sans voler.

Le projet « Youth Alpine Interrail » du Conseil des jeunes de la CIPRA (CYC) et de CIPRA International donne à 100 jeunes la possibilité de découvrir les Alpes en train pendant l'été. Le projet réalisé en 2018 et 2019 sera reconduit cette année. Les éditions 2018 et 2019 ont été soutenues financièrement par l'Office suisse du développement territorial, la Fondation RHW, le Ministère

autrichien du Développement durable et du Tourisme, l'Office de l'environnement de la Principauté de Liechtenstein et le Ministère allemand de l'Environnement, de la Protection de la nature et de la Sécurité nucléaire.

Pour en savoir plus :

www.energie-environnement.ch/maison/transports-et-mobilite/mobility-impact, <http://yoalin.org/> (en), www.umanotera.org/kaj-delamo/trajne-vsebine-projekti-kampanje/leto-brez leta-2020/ (sl)

Une série sur les paysages sauvegardés des Alpes



Aujourd'hui, la Greina est considérée comme l'un des plus beaux paysages de Suisse. (c) Patric Peng

Des lieux où des gens ont sauvé les paysages naturels et culturels : une série de la CIPRA sur les paysages sauvegardés des Alpes rappelle l'histoire de ces sites.

Qui se souvient encore que le haut-plateau de la Greina a failli être inondé ? Dans les années 1980, il était prévu d'y construire un barrage. Aujourd'hui, la Greina est considérée comme l'un des plus beaux paysages de Suisse, et fait le bonheur des touristes comme de la population locale. La CIPRA rappelle à notre souvenir les paysages sauvegardés comme celui-ci – et les gens qui les ont sauvés – avec une série lancée le 11 décembre 2019 à l'occasion de la Journée internationale de la montagne.

Un projet exemplaire de protection d'une zone humide

Également sauvegardé, le Murnauer Moos/D, la plus grande zone humide intacte des contreforts alpins d'Europe centrale. Ce site réunit une mosaïque de petits biotopes tels que des marais, des communautés de grandes et de petites laïches, des prairies à litière et une tourbière ombrotrophe intacte atteignant 25 mètres d'épaisseur. Grâce à leur inébranlable engagement, la botaniste Ingeborg Haeckel et le zoologiste et poète Max Dingler de l'organisation environnementale Bund Naturschutz sont parvenus à empêcher plusieurs dégradations de ce paysage culturel de grande valeur.

L'aigle royal au lieu de pistes supplémentaires

Un autre exemple de la série des paysages sauvegardés est le vallon des Vans, un site Natura 2000 situé sur la commune de Chamrousse en Isère/F. Il abrite de nombreuses espèces animales et végétales rares et en danger, notamment le tétras-lyre, le lagopède, l'aigle royal, l'androsace de Vandelli et la saussurée à deux couleurs. En 2015, la commune a annoncé son intention d'étendre le domaine skiable. Un collectif de 25 associations environnementales comprenant CIPRA France s'est opposé au projet : plus de 600 personnes ont formé un immense cœur au-dessous du sommet des Vans à 2 400 mètres d'altitude pour dénoncer le projet d'extension de la station. Fin 2016, le maire de Chamrousse a décidé d'abandonner le projet.

D'autres paysages sauvegardés de tous les pays alpins : www.cipra.org/fr/dossiers/nature-et-etre-humain/paysages-sauvegardes

SUERA 2020 : la France a la main



Renforcer la participation des jeunes : un enjeu central de la SUERA en 2020 pour CIPRA France. (c) Caroline Begle, CIPRA International

Avec la nouvelle année, la présidence de la SUERA change de main : l'Italie passe le relais à la France. Pour accompagner cette présidence, la délégation française de la CIPRA a formulé des propositions d'actions sur l'agriculture locale, la participation des jeunes et d'autres thématiques.

Tourisme, mobilité, jeunesse, agriculture de montagne, climat, transition écologique : en s'appuyant sur des ateliers, des entretiens et des recherches, CIPRA France a formulé des propositions d'actions pour la présidence française de la SUERA. La Stratégie de l'Union européenne pour la Région alpine (SUERA) est un instrument transnational mis en place en 2015 par sept pays alpins et 48 régions des Alpes dans le but de relever ensemble les défis des territoires alpins. La France assure jusqu'à la fin 2020 les présidences couplées de la SUERA et de la Convention alpine.

Plus d'agriculture régionale, moins de transports

Comment assurer une médiation en cas de conflits d'usage entre le tourisme et l'agriculture de montagne ? Quel est l'avenir de l'agriculture dans les Alpes ? À l'initiative de CIPRA France, le plan d'action de la SUERA se penche aussi sur ces questions. Pour Marc-Jérôme Hassid, directeur de CIPRA France, il est important de mettre davantage l'accent sur les chaînes de production courtes. Selon lui, celles-ci ont un impact positif sur l'agriculture régionale et biologique. « L'augmentation de la consommation de produits régionaux contribue également à la réduction du trafic sur les routes de transit. »

Améliorer les conditions de vie dans les territoires ruraux

Les territoires ruraux sont les premiers à pâtir du vieillissement de la population. Un enjeu crucial pour l'avenir de ces territoires est donc de donner aux jeunes les moyens et l'envie de s'y installer. CIPRA France s'est pour cette raison engagée activement dans le groupe de travail « Jeunes » du Comité de Massif des Alpes, et propose entre autres d'inscrire dans la présidence française de la SUERA l'organisation d'une rencontre internationale dédiée à la jeunesse dans les Alpes.

Une conférence sur la transition énergétique et la transformation socio-écologique de la société sera également organisée. Kaspar Schuler, co-directeur de CIPRA International, souligne à ce sujet : « Si on veut renforcer l'espace alpin, il faut donner aux acteurs de terrain les moyens financiers et le poids politique nécessaires pour prendre en main leur avenir. La subsidiarité et le fédéralisme sont un terreau favorable pour encourager l'esprit d'initiative. »

Pour en savoir plus :

www.cipra.org/fr/cipra/france/actions/SUERA, www.alpine-region.eu (en), www.alpconv.org

Un tunnel et la Convention alpine



Un projet contesté : le tunnel de Feldkirch/A va contribuer à renforcer le trafic de transit. (c) torstensimon, Pixabay

Dans la ville frontalière de Feldkirch en Autriche, la mise en place d'un tunnel de contournement est discutée depuis des années. Le feu vert vient d'être donné pour sa construction, mais celle-ci pourrait être incompatible avec la Convention alpine.

Deux autoroutes et une ville congestionnée par les embouteillages : vue du ciel, Feldkirch n'est pas seulement la commune la plus occidentale d'Autriche, mais aussi un goulet d'étranglement du trafic routier. L'autoroute autrichienne longe la ville à l'est, tandis qu'à l'ouest l'autoroute suisse A13 traverse la vallée du Rhin. À vol d'oiseau, ces deux voies alpines à grand débit ne sont distantes que de sept kilomètres. Le centre de Feldkirch est régulièrement engorgé par les voitures des

frontaliers qui partent travailler en Suisse et au Liechtenstein ou en reviennent – et de plus en plus par des poids lourds qui empruntent le poste frontière de Tisis-Schaanwald pour le transit nord-sud.

De nouvelles routes et une hausse du trafic

Pour désamorcer la situation, les autorités ont décidé de construire un tunnel de plusieurs centaines de millions d'euros, qui sera équipé entre autres d'un rond-point souterrain. La Cour administrative autrichienne a délivré début novembre 2019 une autorisation de lancer les travaux. Pour Monika Gstöhl de CIPRA Liechtenstein, ce tunnel ne va pas résoudre les problèmes, mais uniquement les déplacer : « De nouvelles routes entraînent toujours une recrudescence du trafic. C'est aberrant de diriger le trafic inter-autoroutes au cœur d'un territoire densément peuplé. » La construction de ce tunnel fait naître une nouvelle voie à haut débit pour le trafic intra-alpin entre les autoroutes A14 et A13, ajoute Reinhard Gschöpf de CIPRA Autriche. « Cela pourrait constituer une violation de l'article 11 du protocole Transports de la Convention alpine. » Le projet précédent avait déjà retardé de plusieurs années la rédaction du protocole Transports. La Convention alpine est un traité de droit international signé par tous les États alpins pour la protection et le développement durable des Alpes.

À quelques kilomètres au nord, une autre voie de liaison inter-autoroutes est prévue entre la Suisse et l'Autriche : la voie rapide du lac de Constance (S18). Plus au sud des Alpes, les travaux ont déjà commencé : un deuxième tube va être construit au tunnel autoroutier des Karawanken, qui relie l'Autriche et la Slovénie. Un projet de contournement nord de l'agglomération grenobloise/F, prévoyant 6 kilomètres de nouvelles voies dont une partie en tunnel a quant à lui été abandonné en 2010, suite à un avis défavorable de la commission d'enquête publique et à une forte mobilisation des associations locales et des riverains.

Sources et informations complémentaires :

www.derstandard.de/story/2000110598439/stadttunnel-feldkirch-darf-gebaut-werden (de), www.feldkirch.at/leben/news/detail/detail/stadttunnel-feldkirch/ (de), <https://vorarlberg.orf.at/stories/3019777/> (de), www.vaterland.li/liechtenstein/vermischtes/stadttunnel-laesst-gegner-nicht-los;art171,400954 (de), www.stadttunnel.at/ (de) www.debatpublic.fr/projet-rocade-nord-grenoble

Le trafic de transit délétère pour la santé



Quand l'air devient irrespirable :

Donner la priorité à la santé et à l'environnement le long de l'accès du Brenner : c'est ce qu'ont demandé CIPRA Italie et d'autres associations environnementales à la Ministre italienne des Transports.

des milliers de camion traversent chaque jour le col du Brenner. (c) European Roads_flickr

55% du trafic transalpin de marchandises passe par le col du Brenner. En 2018, 2,42 millions de camions y ont transité, soit 7,4 % de plus qu'en 2017. Chaque année, le Brenner voit passer plus de camions que tous les cols français et suisses réunis. Les valeurs seuils autorisées sont de plus en plus fréquemment dépassées. La forte progression du trafic ne fait qu'accentuer ces nuisances. Pourtant, la Ministre italienne des Transports, Paola De Micheli, a condamné en décembre dernier

les mesures engagées par l'Autriche pour réduire le trafic de transit sur l'axe du Brenner. Pour le lobby des transporteurs, les mesures prises par l'Autriche constituent une entrave à la libre circulation des marchandises dans l'Union européenne.

Dans un courrier adressé à la Ministre des Transports, plusieurs associations environnementales italiennes ont rappelé que la santé des personnes vivant le long des axes de transit était tout aussi importante que les intérêts des entreprises de fret. Dans ce courrier, les associations réclament des mesures concrètes pour réduire les nuisances environnementales : par exemple l'exploitation des capacités restantes de la ligne ferroviaire existante, ou la mise en place de limitations de vitesse plus souples permettant de réduire les émissions en fonction de la qualité de l'air. « Ce système est déjà testé sur le tronçon italien de l'A22, mais doit désormais être appliqué en urgence sur tout l'axe de transit », exige Francesco Pastorelli, directeur de CIPRA Italie. Selon lui, le report modal du fret de la route vers le rail n'a une chance de succès qu'à condition que les pollueurs supportent les coûts externes engendrés par les nuisances environnementales et sanitaires, et que l'on instaure une bourse du transit dans tout l'arc alpin.

Sources et informations complémentaires :

www.dislivelli.eu/blog/merci-libere-di-circolare.html (it), www.askanews.it/economia/2019/12/02/de-micheli-a-ue-limite-camion-al-brennero-rischia-blocco-merci-pn_20191202_00172/ (it), <https://brennerlec.life/it/home> (it), www.umwelt.bz.it (de)

Mémorial Danilo Re



Un événement qui symbolise l'amitié : le « Mémorial Danilo Re » réunit depuis 25 ans les espaces protégés de l'arc alpin. © ALPARC

Depuis 25 ans, les agents des espaces protégés alpins se retrouvent chaque année dans le cadre du « Mémorial Danilo Re ». En janvier 2020, la compétition sportive et la rencontre thématique se sont déroulées dans les Hohe Tauern/A.

Danilo Re était un garde-moniteur de l'ancien Parc naturel Alta Valle Pesio e Tanaro, aujourd'hui Office de gestion des parcs et des réserves naturelles de la Province de Cuneo/I. Il est décédé en 1995 lors d'un accident dans le cadre de son service. Le « Mémorial Danilo Re » dédié à sa mémoire s'est déroulé cette année du 16 au 19 janvier 2020 dans le Parc national des Hohe Tauern/A. Le Trophée Danilo Re a été lancé en 1996 sous la forme d'une compétition initialement destinée aux gardes-moniteurs des parcs de la Région du Piémont, qui s'est élargie ensuite au niveau international. Depuis quelques années, la manifestation inclut un séminaire thématique qui

traite chaque année différents thèmes d'intérêt professionnel pour les agents des espaces protégés alpins. La rencontre s'est penchée cette année sur les répercussions du changement climatique pour le travail quotidien des gardes-moniteurs des espaces protégés alpins.

Le Mémorial n'est pas seulement un événement sportif et un séminaire thématique : il symbolise l'amitié, les efforts et les objectifs communs de toutes les communautés qui hébergent des espaces protégés alpins. Au-delà des compétitions de ski de fond, de slalom géant, de tir et de ski alpinisme, le Mémorial offre des moments conviviaux entre les agents des parcs protégés alpins. Il est aussi une occasion de promotion internationale du territoire alpin, aussi bien pour les aspects logistiques et sportifs qu'en matière de tourisme et d'accueil. Le Mémorial Danilo Re est organisé en coopération avec le Réseau Alpin des Espaces Protégés (ALPARC), qui a organisé comme tous les ans son assemblée générale dans le cadre de l'événement.

Pour en savoir plus : www.alparc.org/danilore

Oh...



Une question de crédibilité : le domaine skiable d'Ischgl/A se vante d'être « neutre pour le climat ».

La station autrichienne d'Ischgl, « l'ibiza des Alpes », n'a pas brillé jusqu'ici par sa modestie. Elle se targue depuis peu d'être le « plus grand domaine skiable climatiquement neutre des Alpes ». La plupart des remontées sont alimentées par de l'électricité produite à partir d'énergie hydraulique, une gare de départ et un restaurant d'altitude sont chauffés par géothermie, les dameuses mesurent la hauteur de neige par GPS pour limiter l'enneigement artificiel. Le réseau de navettes va être renforcé, et des milliers d'arbres ont été plantés dans la vallée. La station compense ses émissions de CO₂ restantes en soutenant un projet de reboisement au Pérou. Tout cela suscite toutefois des interrogations : le gigantisme d'un domaine skiable qui affiche 239 kilomètres de pistes et 45 remontées mécaniques est-il compatible avec la protection du climat ? S'agit-il de greenwashing ? La plupart des émissions liées à la pratique du ski sont générées par les voyages vers et depuis les stations. Le gigantesque parking couvert de 640 places au centre du village, qui

a coûté 33 millions d'euros à la station, est-il conciliable avec la vision d'un domaine skiable « neutre pour le climat » ? Et qu'en est-il des conférences de presse à Moscou et Saint-Pétersbourg pour inciter des milliers de touristes russes à venir en avion skier et faire la fête quelques jours ? La protection du climat à Ischgl, haut-lieu de la fête, doit encore affiner la crédibilité de ce message.

Plus d'informations:

www.tt.com/wirtschaft/standorttirol/16309644/saisonstart-in-ischgl-mit-neuen-baeumen-zum-klimaneutralen-skigebiet (de), www.faz.net/aktuell/reise/klimawandel-hat-der-wintersport-noch-eine-zukunft-16534026-p2.html (de), <https://kurier.at/chronik/oesterreich/die-russen-sind-in-den-skigebieten-zurueck/239.483.357> (de), www.derstandard.at/story/2000113154680/wie-heimische-skigebiete-klimafreundlicher-werden-wollen (de), www.tt.com/panorama/verkehr/11706441/33-millionen-fuer-neue-parking-lounge-ischgl (de), <https://video.lastampa.it/cuneo/con-l-aereo-sulle-piste-da-sci-l-insolito-ed-efficace-metodo-per-essere-il-primo-sugli-impianti/108785/108795> (it)

Agenda

Conférence « Les Alpes et l'Europe, un destin lié ? » 29.01.2020, Grenoble/F. [En savoir plus...](#)

Village de l'Eau, du Climat et de la Biodiversité, 01.02.2020, Villeurbanne/F. [En savoir plus...](#)

Journée de lancement de la Présidence française de la Stratégie de l'Union européenne pour la région alpine : « Ensemble pour une région alpine durable », 04.02.2020, Lyon/F. [En savoir plus...](#)

Ressources en eau et rivières alpines : adaptation aux défis du changement climatique, 18.-19.02.2020, Annecy/F. [En savoir plus...](#)

Tourisme alpin, activités de pleine nature et durabilité, 25.-26.05.2020, Prien am Chiemsee/D. [En savoir plus...](#)