alpMedia Newsletter 08/2015

La protection de la nature en crise

L'irrationnel l'a emporté : 27 des 29 communes du Parc national de la Vanoise ont refusé de ratifier la nouvelle charte du parc. © Parc National de la Vanoise – Nathalie Tissot

Le bilan à mi-parcours de la Stratégie biodiversité de l'UE à l'horizon 2020 est décevant : plus des trois quarts des habitats naturels importants sont dans un état non satisfaisant, et de nombreuses espèces sont menacées d'extinction. « Si nous perdons notre biodiversité, nous perdons également notre milieu vital », souligne Karmenu Vella, commissaire européen chargé de l'environnement. « Cela, nous ne pouvons nous le permettre, notre économie non plus. » Les États membres doivent mieux appliquer la législation de l'Union sur la nature, non seulement dans le cadre des espaces protégés, mais aussi dans des domaines comme l'agriculture ou la foresterie.

Un sondage d'opinion à l'échelle de l'UE confirme que l'affaiblissement de la biodiversité préoccupe les Européens et qu'ils souhaitent la protéger. Pourtant, certains espaces protégés des Alpes sont sous pression. En Italie, le Parc national du Stelvio menace d'être démembré. En Slovénie, les esprits s'échauffent autour du parc national du Triglav : la nouvelle législation prévoit un soutien financier pour les huit communes de la zone périphérique, mais la crise économique est passée par là et les financements n'ont pas pu être versés. Plusieurs communes s'insurgent.

Victoire de l'irrationnel ?

En France, la zone d'adhésion du Parc national de la Vanoise sera désormais réduite au septième de sa taille actuelle, après le refus de 27 des 29 communes d'adhérer à la nouvelle charte du parc. Fait inhabituel : plusieurs maires souhaitaient signer la charte, mais ont été contraints de faire respecter le choix de leurs habitants ou ont été désavoués par leur conseil municipal. Rémi Zanatta, maire de Termignon, est déçu : « Le Parc national de la Vanoise est un pilier de notre stratégie touristique. La charte devait en être une suite logique. » La nouvelle charte de territoire avait dû être mise en œuvre suite à la loi de réforme de 2006 visant à renforcer la coopération des parcs nationaux avec les communes de la zone d'adhésion.

Pourquoi la situation est-elle si difficile pour les espaces protégés ? Dans le Parc national de la Vanoise, ceci est sans doute lié au contexte très particulier, avec 26 des 29 communes supports de station de ski et la présence de trois des dix plus grands complexes mondiaux de ski. La nouvelle charte n'a pas su convaincre. « La charte a été vécue comme un possible frein au développement, alors qu'elle est d'abord conçue comme un outil de partenariat pour un projet de territoire », résume le directeur du parc, Emmanuel Michau. Dans tous les autres parcs français, ce sont entre 75 et 80 % des communes qui ont dit *oui* dès la première vague d'adhésion.

CIPRA Italie s'engage sur une nouvelle voie

L'enjeu est donc de savoir comment améliorer la coopération et la compréhension entre les protecteurs et les usagers de la nature. En Italie, la CIPRA s'est engagée dans une démarche exemplaire : en coopération avec des organisations membres aux positions parfois très différentes, CIPRA Italie a élaboré un document de stratégie comprenant des propositions de mesures d'application. Pour elle, l'implication des acteurs du territoire peut permettre aux espaces protégés de donner des réponses sur la protection de la biodiversité, mais aussi aux attentes en matière de qualité de vie.

Source et informations complémentaires : http://www.vanoise-parcnational.fr/fr/documentation-en-ligne/doc_download/2687-la-charte-du-parc-national-de-la-vanoise--le-present-et-lavenir.html, http://www.adnkronos.com/sostenibilita/risorse/2015/10/05/una-petizione-per-salvare-stelvio-associazioni-mattarella-

fermi-smembramento_KKiRZuvsA7xgCzBWf8xB1K.html (it), http://ec.europa.eu/environment/nature/biodiversity/comm2006/2020.htm (en), http://www.cipra.org/it/cipra/italia (it)

Point de vue: Pour une nouvelle culture de la mobilité

Andreas Pichler est directeur adjoint de CIPRA International.

La lutte contre le changement climatique ne peut pas fonctionner si on n'y intègre pas la question des transports : entre un cinquième et un tiers des émissions des régions alpines sont directement liées à la mobilité. Une approche climatique qui ne prévoit pas de réduction dans ce domaine est incomplète. Les ONG et les citoyens peuvent et doivent tenir compte de ce volet et exiger de leurs gouvernements des objectifs contraignants.

« On ne résout pas un problème avec les modes de pensée qui l'ont engendré. » Cette citation d'Albert Einstein a été confirmée par de nombreuses études, et s'applique aussi à la question du développement des réseaux de transports, souvent vendu comme le remède à la crise économique. En ces années de stagnation et de récession économiques, de nombreuses régions choisissent d'accélérer l'aménagement des accès routiers et des liaisons avec les grands centres économiques situés au nord et au sud des Alpes, au lieu de miser sur l'innovation et sur la mise en valeur de leurs spécificités. Il n'y a jamais eu depuis les années 1970 autant de projets de construction routière dans les Alpes qu'aujourd'hui. Or, il est établi que la construction de nouvelles routes ne fait que déplacer les problèmes sur l'économie locale, et ne les résout pas. Le réseau de communes « Alliance dans les Alpes », le réseau de villes « Ville des Alpes de l'Année » et la CIPRA l'ont compris. Dans leur appel « Protéger le climat, maintenant ! », ils demandent entre autres à la communauté internationale réunie au sommet climatique de Paris l'introduction de législations contraignantes pour lutter contre les causes et les conséquences du changement climatique.

La bonne nouvelle : les citoyens peuvent agir eux aussi. En achetant des produits locaux et respectueux du climat, ils peuvent inciter par exemple les grossistes et les transporteurs à chercher de nouvelles voies, et soutiennent les emplois et les entreprises de leur territoire. En adoptant pour leurs déplacements des modes de mobilité respectueux du climat, ils contribuent déjà de façon significative à un changement en profondeur.

De nombreux exemples réussis dans le domaine de l'économie et du tourisme et dans des communes exemplaires de l'Arc alpin nous montrent qu'une mobilité respectueuse du climat et des personnes commence dans les têtes – et pas dans la construction de routes. Œuvrons pour réguler les flux de transports avec notre porte-monnaie, et exigeons de nos régions et de nos territoires des investissements dans la formation et dans des solutions de mobilité modernes. Le document de position de la CIPRA « Vers une nouvelle culture de la mobilité » donne une bonne vue d'ensemble des solutions possibles.

http://www.cipra.org/fr/positions/proteger-le-climat-maintenant?set_language=fr

---

Les communes alpines renforcent la participation des jeunes

Échange d'expériences d'égal à égal : des jeunes et des élus dialoguent lors de l'événement

« Nous avons constaté à Planken que les élus doivent échanger avec les jeunes et s'ouvrir à eux. C'est la condition pour que la participation réussisse ». Tel est le bilan tiré par Josef Biedermann, conseiller municipal de Planken, lors de l'événement de clôture du projet « Youth Shaping Alpine Municipalities » (YSAM). Pendant un an et demi, le projet a réuni des jeunes, des élus et des responsables jeunesse de sept communes italiennes, slovènes, allemandes et du Liechtenstein. YSAM a misé sur l'échange d'expériences international. Après la fin du projet, la participation des jeunes se poursuit : chaque commune réalise un projet en coopération avec les jeunes. À Kranjska Gora/SI par exemple, les jeunes vont concevoir des sacs textiles pour limiter l'utilisation des sacs plastique. Le projet, porté par l'association « Ville des Alpes de l'Année », est financé par le

de clôture du projet YSAM. © Josef Biedermann

programme européen « Jeunesse en action » et la fondation Heidehof. La CIPRA a accompagné l'organisation du projet et a apporté son soutien technique.

En Suisse, les communes qui s'engagent en faveur des jeunes peuvent dès maintenant se porter candidates pour le nouveau label « Commune de montagne – La jeunesse, notre avenir » décerné par le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB). Le SAB veut ainsi agir contre l'exode des jeunes. Plusieurs communes ont déjà obtenu le label. Les futures communes lauréates seront choisies par des jeunes des communes déjà labellisées selon un catalogue de critères établi par le SAB.

Sources et informations complémentaires :

http://www.villedesalpes.org/fr/projets/jeunesse/ysam, http://www.jugend-im-berggebiet.ch/?lang=fr

---

De nouveaux visages pour CIPRA International

Les délégués de la CIPRA se félicitent de l'arrivée de nouveaux membres dans l'équipe. © CIPRA International

Avec le départ de Josef Biedermann, c'est un compagnon de longue date de la CIPRA qui quitte l'organisation. L'ex-vice-président de la Ligue environnementale du Liechtenstein et ancien directeur du lycée du Liechtenstein accompagne les destinées de la CIPRA depuis les années 1980. Il a été président de CIPRA International de 1992 à 1995, puis a veillé à l'équilibre des comptes du secrétariat de Schaan/LI en tant que trésorier, jusqu'à l'assemblée des délégués de septembre 2015. Son successeur, Hugo Quaderer, apporte à la CIPRA son réseau étoffé et son expérience internationale. Ministre de l'Environnement du Liechtenstein de 2005 à 2013, il a beaucoup travaillé sur les questions du développement durable. Le Bureau de CIPRA International s'enrichit également d'un autre nouveau membre en la personne d'Eva Šabec de Slovénie : la géographe née en 1990 représente le Conseil des jeunes de la CIPRA et la Slovénie. Jernej Stritih s'est retiré du Bureau après deux ans de fonction. Le Slovène avait déjà défendu de 2004 à 2010 le point de vue des Alpes orientales auprès des représentants des Alpes occidentales.

Des changements ont aussi eu lieu dans l'équipe du secrétariat en 2015 : Andreas Pichler du Tyrol du Sud a succédé au poste de directeur adjoint à Anita Konrad, qui retourne dans son pays d'élection, la Grande-Bretagne. Il a également pris en charge la direction de l'association « Ville des Alpes de l'Année » assurée précédemment par Madeleine Rohrer, appelée en mai 2015 au conseil municipal de sa ville natale, Merano/IT, en qualité d'experte externe. Antonija Wieser a quitté la CIPRA pour reprendre ses études à Vienne/A.

Un toit pour la collectivité et l'hospitalité

Un bâtiment esthétique et durable : la maison paroissiale de Krumbach/A offre aux habitants un toit pour les

Le bâtiment le plus esthétique et le plus durable des Alpes est actuellement situé à Krumbach/A : c'est du moins l'avis du jury du Prix international d'architecture « Constructive Alps », qui a attribué le 30 octobre 2015 au Musée alpin suisse de Berne le premier prix du concours à ce bâtiment neuf construit dans le Bregenzerwald. Le bâtiment s'inscrit dans un projet de renouveau villageois réalisé avec la participation de la population. Il offre un toit à la population locale, qui peut s'y retrouver pour jouer de la musique, chanter ou lire. Outre sa contribution à la cohésion sociale, il est également exemplaire en termes de durabilité, notamment par le choix des matériaux et sa consommation d'énergie.

La maison paroissiale se partage le prix de 50 000 euros avec les deux autres lauréats : la « Türalihus », un monument historique aménagé pour accueillir deux appartements de vacances, et le « Gasthaus am Brunnen », tous deux situés dans

activités culturelles de la commune. © Adolf Bereuter

la commune suisse de Valendas. La « Casa Riga », une exploitation agrotouristique à Comano Terme en Italie, est la lauréate du troisième prix. Un fil rouge relie les trois réalisations : la gestion raisonnée des sols, le patrimoine architectural et l'usage des technologies. « Le jury salue le rôle de la rénovation et du développement du bâti existant dans le village qui contribuent de façon significative au développement durable », souligne le président du jury, Köbi Gantenbein. Les Alpes sont riches en bâtiments esthétiques qui peuvent être utilisés autrement et intelligemment.

Avec « Constructive Alps », la Suisse et le Liechtenstein contribuent à la mise en œuvre de la Convention alpine. La CIPRA accompagne pour la troisième fois l'organisation du Prix international pour la rénovation et la construction durables dans les Alpes et apporte son soutien technique. Les 32 réalisations distingués par l'édition 2015 traverseront les Alpes dans le cadre d'une exposition itinérante et sont présentés dans un numéro spécial de la revue d'architecture « Hochparterre ».

Sources et informations complémentaires : http://www.constructivealps.net/fr/presse/

Priorité à la mobilité durable

Des zones 30 pour une meilleure qualité de vie : Grenoble montre l'exemple. © CIPRA France

Grenoble/F met en place des solutions exemplaires en matière de mobilité durable. La plus grande ville des Alpes veut améliorer la qualité de vie et réduire la pollution atmosphérique. À partir de janvier 2016, la ville et 42 communes de l'agglomération grenobloise généraliseront le 30 km/h sur la quasi-totalité de leurs voies. Grenoble expérimente également l'introduction de pastilles de couleur classant les véhicules en fonction de leur niveau de polluant. D'autres mesures sont en chantier : la ville prévoit d'interdire l'utilisation du diesel pour le transport de marchandises dans le centre-ville. Elle devrait aussi dévoiler un plan d'« autoroutes à vélo », et a annoncé le lancement d'une concertation sur un projet de téléphérique urbain reliant quatre communes de l'agglomération.

La Slovénie veut généraliser la mise en place de plans de mobilité urbaine durable (PMUD). Les villes peuvent demander à cet effet un financement auprès du ministère des Infrastructures, qui a décidé de consacrer une partie de son fonds de cohésion au développement de ces plans. Le programme est co-financé par un programme opérationnel de l'UE pour la mise en œuvre de la politique de cohésion européenne.

En Autriche, les communes disposent de deux nouveaux textes fondamentaux pour la mise en œuvre de solutions de mobilité respectueuses du climat : la toute première édition du plan directeur sur la « mobilité à pied », et la seconde édition du plan directeur sur la « mobilité à vélo ». Côté vélo, l'objectif est d'atteindre une part modale de 13 % en 2025. Côté marche, les besoins des piétons devront être mieux pris en compte dans la planification urbaine. Les communes alpines sont bien armées pour mettre en place des solutions de mobilité durable. Andreas Pichler de la CIPRA souligne dans la rubrique « Point de vue » l'importance de ce volet pour la lutte contre le changement climatique.

Sources et informations complémentaires : http://www.20minutes.fr/france/1706981-20151002-telepherique-zones-30-pastille-anti-pollution-grenoble-plein-gaz-transport-doux, http://www.eltis.org/mobility-plans/member-state/slovenia (en), http://www.bmlfuw.gv.at/umwelt/luft-laerm-verkehr/walk.html (de), http://www.bmlfuw.gv.at/publikationen/umwelt/laerm_verkehr_mobilitaet/MPRadfahrende.html (de)

« Le tourisme se cannibalise lui-même »

120 millions de touristes viennent chaque année chercher le repos dans les Alpes. La plupart d'entre eux continuent de venir en voiture, avec toutes les nuisances que cela entraîne : bruit, pollution atmosphérique, consommation de sols,

Une « zone de tranquillité » est menacée par un projet de construction de remontées et de pistes de ski sur le Riedberger Horn dans l'Allgäu. © DAV

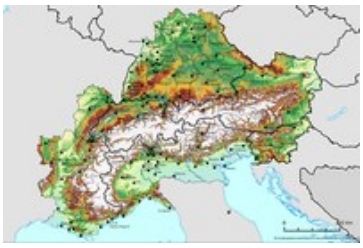
dégradation de la qualité de vie. Les partis CDU/CSU et SPD ont donc demandé fin septembre 2015 au Parlement allemand l'aménagement du réseau ferré pour assurer le transfert modal de la route vers le rail, ainsi qu'une meilleure desserte des destinations de vacance par les transports publics. Ils proposent également d'augmenter les zones sans voitures ou à circulation limitée dans les agglomérations. Leur initiative s'inscrit dans le contexte de la présidence allemande de la Convention alpine.

Des revendications louables, sans aucun doute. Mais dans le même temps, des projets d'aménagement discutables voient le jour. En Oberallgäu, par exemple, un projet de construction de remontées mécaniques et de pistes de ski sur le Riedberger Horn suscite un débat acharné entre les défenseurs de l'environnement, les élus locaux et les gestionnaires touristiques. Les lignes de conflit creusent aussi des fossés au sein du CSU : la ministre bavaroise de l'Environnement Ulrike Scharf, résolument opposée au projet, pourrait être mise en minorité au sein du cabinet sous la pression du ministre d'État bavarois Markus Söder. Des projets d'aménagement sont aussi en gestation ailleurs : dans la commune italienne de Livigno, par exemple, où un téléphérique destiné à remplacer une installation existante traverserait un site d'intérêt communautaire, habitat du lagopède alpin. Une action de Legambiente est en cours, le jugement est attendu pour le 5 novembre.

L'avenir du tourisme dans les Alpes a également été discuté par les participants de la « Conférence alpine » organisée début octobre dans le Tyrol/A. Parmi eux, Werner Bätzing, spécialiste de la recherche alpine, Markus Reiterer, secrétaire général de la Convention alpine, Gerlind Weber, spécialiste en aménagement du territoire et Katharina Conradin, présidente de CIPRA International, qui constate : « La course aux équipement des stations de sports d'hiver touche depuis longtemps à ses limites. Le tourisme se cannibalise lui-même. Nous n'avons pas besoin d'une recrudescence du tourisme de masse, mais d'une plus grande qualité. »

Sources et informations complémentaires : http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/061/1806187.pdf (de), http://www.cipra.org/de/news/protest-vor-der-bayer-staatskanzlei (de), http://lombardia.legambiente.it/contenuti/comunicati/legambiente-presenta-un-nuovo-ricorso-contro-il-progetto-della-seggiovia-vallac (it), https://tirol.gruene.at/alpenkonferenz (de), http://milano.corriere.it/notizie/cronaca/15_settembre_25/livigno-vittoria-ambientalisti-tar-blocca-nuova-seggiovia-444a4be6-63a9-11e5-9954-7c169e7f3b05.shtml (it), www.ilgiorno.it/sondrio/livigno-tar-sci-vallaccia-seggiovia-legambiente-1.1335798 (it)

La stratégie pour l'espace alpin dans les starting-blocks



Un espace fonctionnel : l'Eusalp rapproche les régions des Alpes. © European Commission

Des organes au niveau ministériel et administratif et trois priorités thématiques regroupant chacune plusieurs groupes de travail: telle est la structure de la Stratégie européenne pour la Région alpine (Eusalp). Les trois priorités thématiques sont consacrées au renforcement de la compétitivité, à la connectivité et la mobilité durable pour tous et la mise en commun des ressources afin de préserver l'environnement et de promouvoir l'efficacité énergétique dans la région. Si le Conseil européen ratifie comme prévu la Stratégie macrorégionale pour l'espace alpin en décembre 2015, celle-ci pourra être mise en œuvre dès l'année suivante. L'événement de lancement aura lieu les 25 et 26 janvier 2016 à Brdo/SI.

L'Eusalp a pour vocation d'améliorer la coopération entre les États et les régions des Alpes pour permettre de réagir aux défis globaux et régionaux. Le processus d'élaboration de la stratégie a réuni sept État alpins, 48 régions alpines, le programme européen Espace Alpin, la Convention alpine et d'autres acteurs. La CIPRA a participé elle aussi à des groupes de travail thématiques, et s'est efforcée d'y exprimer ses revendications en matière de développement durable et de participation (voir document de position : www.cipra.org/fr/positions/118).

Elle n’est qu’à moitié satisfaite des résultats. « Malheureusement, la chance qui s’offrait de mettre en œuvre l’avenir durable des Alpes présent sur toutes les lèvres n’a pas été entièrement saisie », déplore Claire Simon, directrice de CIPRA International. « Au lieu de constituer le cœur de la stratégie, le développement durable a été traité comme un élément parmi beaucoup d’autres. » Selon elle, le fait d’avoir créé de nouveaux organes au lieu de chercher des synergies avec les groupes de travail existants, par exemple, est une chance manquée.

Pour prendre vie, la stratégie pour la région alpine doit être mise en œuvre avec les populations locales. Pour cela, il faut d’abord définir clairement quelles compétences et quelles tâches sont situées à quel niveau, et comment mettre en place des processus de décision participatifs. Ce n’est qu’à partir de là que les organisations et réseaux alpins – dont la CIPRA – pourront se positionner pour œuvrer au renforcement des objectifs et des actions.

Sources et informations complémentaires : http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/macro-regional-strategies/alpine/ (en), http://www.cipra.org/fr/positions/118

La Suisse relance la candidature aux Jeux olympiques

Un lourd héritage : l’entretien de la piste de bob des JO de Turin 2006 coûte chaque année 2,2 millions d’euros. © Francesco Pastorelli

Entêtement ou nouvelle opportunité ? Qu’est-ce qui a changé aujourd’hui par rapport à 2013, lorsque les électeurs des grisons ont rejeté la candidature du canton aux Jeux d’hiver 2002 à St-Moritz/CH ? L’exercice avait coûté 5,1 millions de francs au contribuable. Le gouvernement des Grisons estime que la situation est différente aujourd’hui, et soutient la préparation d’une candidature pour les Jeux 2026 par des fédérations industrielles.

L’année a changé, les arguments restent les mêmes : les Jeux olympiques doivent relancer le moteur du tourisme qui s’essouffle. Les responsables justifient la négation de la décision populaire par les changements annoncés par le Comité international olympique (CIO), qui a publié l’an dernier une série de recommandations en faveur du développement durable. Le CIO pourrait désormais considérer des candidatures s'étendant sur plusieurs villes pour mieux tirer profit des infrastructures existantes, et favoriser l'utilisation d'équipements temporaires. Les impacts des Jeux devront également être analysés après leur achèvement. On pourra constater en 2024 si ces bonnes résolutions sont appliquées : c’est en effet la date où elles entreront pour la première fois en vigueur.

Le Valais est lui aussi saisi par la frénésie des Jeux – pour la quatrième fois. En 2006, le CIO avait donné la préférence à Turin/I. Les Jeux d’hiver de Turin ont coûté 3,5 milliards d’euros, au lieu des 500 millions prévus au départ. Les installations sportives construites dans les stations de montagne sont à peine utilisées ou tombent en ruine. Leurs frais d’entretien grèvent le budget des communes : la piste de bob engloutit à elle seule 2,2 millions d’euros par an.

Il reviendra dans un premier temps au Comité olympique suisse de décider s’il y aura une candidature suisse et laquelle. Le Conseil fédéral devra ensuite donner son accord, avant que la population des cantons concernés ne soit de nouveau appelée aux urnes. Le CIO choisira en 2019 la ville organisatrice des Jeux olympiques d’hiver 2026.

Sources et informations complémentaires : http://olympia-nein.ch/go/aktuelles/meldungen/mmsp.php (de), http://www.cipra.org/fr/nouveautes/4210?set_language=fr, http://www.srf.ch/news/regional/bern-freiburg-wallis/olympia-2026-im-wallis-kantonsregierung-schaut-genau-hin (de)

Une interdiction de rouler contestée dans la vallée de l’Inn au Tyrol

La valeur limite annuelle de dioxyde d’azote (NO_2) est régulièrement dépassée sur l’autoroute de la vallée de l’Inn. Pour réduire cette pollution, le gouvernement du

Pour améliorer la qualité de l'air, le transport du bois en camion doit être interdit sur le Brenner. © Shankar S. / flickr.com

Tyrol a de nouveau proposé cet été une « interdiction sectorielle de circuler » visant certains types de marchandises susceptibles d'être transportées par le rail, comme les pierres, les déchets, le bois ou les voitures. La mesure concerne environ 7 % des camions qui empruntent le col du Brenner. L'interdiction déjà annoncée pour 2015 devrait maintenant être appliquée à partir de l'été 2016 sur un tronçon de 66 km de l'autoroute de la vallée de l'Inn (A12), entre les villes de Langkampfen à l'ouest et d'Innsbruck-Est.

Le gouvernement du Tyrol déjà reçu 50 réactions venues d'Autriche et de l'étranger, pratiquement toutes négatives. Les représentants du milieu industriel demandent le respect du principe de libre circulation des marchandises. Des organisations environnementales critiquent elles aussi sévèrement le projet. Peter Hasslacher de CIPRA Autriche en explique la raison : « Le Brenner est l'un des principaux axes de transit des Alpes. Si nous voulons réduire les impacts négatifs sur la santé des populations qui vivent le long de l'ensemble de cette voie de transit, nous devons mettre en place des solutions transfrontalières et globales dans le périmètre de la Convention alpine. »

Plus de la moitié des poids-lourds qui empruntent le Brenner ne le font pas parce que le chemin est plus court mais parce que le péage y est moins cher qu'ailleurs.. Si l'on veut assurer un transfert modal efficace au profit du rail, il faut trouver des solutions à l'échelon transalpin.

Sources et informations complémentaires :
https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/umwelt/umweltrecht/Luftseiten/Sektorales_Fahrverbot_VO_Text_210715.pdf (de), https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/umwelt/umweltrecht/Luftseiten/Sektorales_Fahrverbot_EB_210715.pdf (de)

Oh...

Une majorité des randonneurs interrogés dans tous les coins de l'Europe dans le cadre d'une étude effectuée pour la marque Gore-Tex pensent même que la marche est plus efficace que le sexe pour se relaxer et faire le vide dans sa tête. Les plus grands adeptes de la randonnée en Europe sont les Néerlandais : pour eux, marcher est un synonyme de détente. La CIPRA sait que la randonnée, les Alpes et les Pays-Bas sont inséparables : le Nederlandse Milieugroup Alpen est membre bienfaiteur de la CIPRA depuis plus de 20 ans. Leur représentant à la CIPRA ne manque aucun événement – et ne se déplace jamais sans une paire de chaussures de marche dans ses bagages !

Source et informations complémentaires : http://news.gorefabrics.com/en_gb/products/footwear/wanderlust-takes-over-europe/ (en)

Agenda

A network for Mediterranean Mountains: Common Visions and Projects for the Sustainable Development of Mountain Areas in the Mediterranean region, 12.11. - 13.11.2015, Ventimiglia/IT, Organisation: The Italian Delegation to the Alpine Convention, UNEP Vienna- SCC. En savoir plus...

Montagnards et marins prennent la parole!, 25.11. - 26.11.2015, Chambéry/FR, Organisation: Montanea et Chambéry Tourisme & Congrès (Pôle Montagne). En savoir plus...

7° Forum International des Dirigeants de l'Economie Sociale et Solidaire, 26.11. - 28.11.2015, Chamonix-Mont-Blanc/FR, Organisation: Les Rencontres du Mont-Blanc. En savoir plus...

29e Festival International Film Nature & Environnement de la FRAPNA, 26.11. - 28.11.2015, Grenoble/FR, Organisation: FRAPNA. En savoir plus...

Lire les Montagnes, 11.12.2015, différents lieux de la région alpine, Organisation: Présidence allemande de la Convention alpine. En savoir plus...