alpMedia Newsletter N° 1/2018

Les tourbières pour sortir du marasme climatique

Merveilles de la nature : les tourbières protègent le climat, l'eau potable et la biodiversité. © Peter Salzmann

Un hectare de tourbières stocke en un an la quantité de CO2 produite par une voiture dans le même temps. Les Alpes sont l'une des régions du monde où il y a le plus d'automobiles, pourtant les tourbières intactes s'y font de plus en plus rares.

L'assèchement des tourbières pour l'exploitation de la tourbe, l'agriculture ou la construction de maisons et de routes a une longue tradition. La conscience des graves conséquences de la destruction de ces écosystèmes sensibles pour la biodiversité et le climat ne remonte qu'à quelques décennies. La Convention de Ramsar signée en 1975 a été le premier instrument international pour la protection des zones humides. Tous les États alpins ont ratifié cette convention, et pourtant on est encore bien loin d'une protection efficace des tourbières. Les données recueillies en Allemagne, en Autriche et en Suisse montrent que 90 % des tourbières des Alpes ont déjà été détruites. Celles qui existent encore sont souvent dans un état critique.

Selon Elisabeth Sötz de WWF Autriche, ces écosystèmes sensibles sont de plus en plus sous pression. Dans les Alpes, les tourbières ont été préservées essentiellement dans les zones où la pression d'utilisation n'était pas encore très forte, par exemple dans les vallées d'altitude reculées. « Avec la diminution de l'enneigement à basse altitude, les tourbières sont de plus en plus impactées par les extensions de domaines skiables ou la construction de nouvelles retenues. » Le protocole « Protection des sols » de la Convention alpine tente de concilier les exigences d'utilisation en tenant compte à la fois des contraintes économiques et écologiques. Une telle démarche peut aider à prendre les bonnes décisions, souligne Elisabeth Sötz.

Le rôle moteur de la recherche et de la société civile

Lorsque les conditions réglementaires et les mesures politiques ne suffisent pas, les idées innovantes de la société civile et de la recherche peuvent prendre le relais et doivent être soutenues. Parmi les solutions possibles, on citera les certificats de compensation carbone permettant de financer des projets de restauration de tourbières. En achetant ces certificats, les entreprises ou les particuliers peuvent améliorer leur propre bilan carbone et soutenir les sites menacés. Ces certificats qui existent depuis des années sont désormais disponibles dans les Alpes. Les travaux de recherche sur les tourbières se multiplient également. Sous la notion de « paludiculture », on étudie actuellement les possibilités d'utilisation agricole des zones humides ou remises en eau.

La notion de services écosystémiques joue elle aussi un rôle important pour sensibiliser les populations à la valeur écologique, économique, sociétale et culturelle des tourbières. Une tourbière intacte n'est pas seulement un puits de carbone, elle stocke aussi de l'eau. Aucun autre type de sol des Alpes n'a autant de capacité de rétention de l'eau que ces zones humides. Que ce soit pendant les périodes de sécheresse de plus en plus fréquentes ou pendant les épisodes de fortes intempéries qui se multiplient, les tourbières régulent le régime des eaux et assurent également un rôle de filtration et d'épuration de l'eau potable et de la nappe phréatique. Enfin, il ne faut pas l'oublier, les tourbières sont aussi des « points chauds » de biodiversité et des espaces récréatifs de proximité pour les populations.

Sources et informations complémentaires :

www.bundesforste.at/uploads/publikationen/Studie_Moore_im_Klimawandel_2010_01.pdf(de), Stöcklin et al. 2007: Landnutzung und biologische Viefalt in den Alpen (de), www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/biodiversite/publications/publications-biodiversite/etat-et-evolution-marais.html, www.umweltnetz-schweiz.ch/themen/naturschutz/2704-zustand-der-moore.html (de), www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Forschungsdatenbank/fkz_3715_71_201_bodenschutz_alpenkonvention_bf.pdf(de), www.moorfutures.de (de), www.moorland.de (de), www.wsl.ch/de/projekte/klimaschutz-durch-hochmoorschutz.html (de), https://sciencesnaturelles.ch/organisations/biodiversity/publications/informations_biodiversity_switzerland/search_details?id=1433&_ga=2.245835652.1282741207.1517993810-1785554097.1517993810, www1.wdr.de/mediathek/video/sendungen/planet-wissen-swr/video-das-moor--kulturlandschaft-und-klimafaktor-100.html (de), www.bfn.de/themen/biotop-und-landschaftsschutz/moorschutz/oekosystemleistungen.html (de)

Point de vue : l'avalanche du transit

Andreas Riedl, directeur de CIPRA Tyrol du Sud © CIPRA Südtirol

Problèmes respiratoires, maladies cardio-vasculaires, infarctus : la pression sur la santé humaine est énorme le long des routes de transit comme celle du Brenner. La politique annonce des mesures, prend des décisions, relativise de nouveau. Or, chaque mesure repoussée accentue les risques qui pèsent sur la population, affirme Andreas Riedl, directeur de CIPRA Tyrol du Sud.

Les avalanches sont dangereuses, les habitants des Alpes le savent bien. C'est une réalité qui a marqué la mémoire collective. Pourtant, peu d'entre eux sont conscients que les colonnes de voiture menacent tout autant leur vie. Ce problème est particulièrement palpable le long de l'axe du Brenner : une « avalanche » de véhicules en transit envahit le pays et empoisonne avec ses émissions les riverains de l'autoroute. Des dizaines de milliers de personnes vivent et travaillent dans des territoires où les valeurs limites du dioxyde de souffre (NO_2) sont constamment dépassées. La volonté politique de changer cette situation est trop faible.

Jusqu'à présent, la politique a toujours proclamé haut et fort au niveau local et national l'intangibilité du dogme du libre trafic des marchandises, malgré les directives claires et contraignantes de Bruxelles sur le respect des valeurs seuils. On préfère de loin partir à Rome et à Bruxelles pour parler du loup et de l'ours et revenir célébrer une victoire qui n'en est pas toujours une. Or, cela ne fait pas l'ombre d'un doute : la pollution atmosphérique engendrée par le trafic (de transit) est bien plus dangereuse que les quelques prédateurs qui évoluent sur nos territoires.

Dans l'Union européenne, 75 000 personnes meurent chaque année prématurément parce qu'elles sont exposées à des émissions de NO_2 trop élevées. C'est ce que conclut le plan de qualité de l'air de l'UE. Si l'on transpose ces chiffres au Tyrol du Sud, cela signifie que la pollution atmosphérique provoque 70 décès prématurés par an, à peu près deux fois plus que les accidents de la route. Faible lueur au bout du tunnel, les responsables politiques ont annoncé de part et d'autre du Brenner des mesures d'atténuation du trafic. Ils ont dénoncé en particulier le détournement du trafic dû à une politique d'incitations financières qui entraîne les poids lourds à emprunter des axes moins chers. Des actions doivent être mises en œuvre plus concrètement et surtout plus vite : chaque mesure reportée ne fait qu'aggraver la situation sanitaire des populations. Ces nuisances sont prises en compte pour maintenir les incitations financières octroyées au lobby des transports. La vérité des coûts serait un premier pas dans la bonne direction, à condition qu'elle tienne aussi compte des dépenses de santé.

Les lourds impacts de l'explosion du trafic de transit sur le Brenner ont été jusqu'ici ignorés ou minimisés. Le transit n'est pas une expression de la volonté divine : nous ne sommes pas condamnés à l'accepter avec fatalisme. Les mesures urgentes ne doivent plus être repoussées, les actions annoncées pour combattre les nuisances ne doivent pas être relativisées une fois de plus. La Commission européenne en est consciente : elle a convoqué la semaine dernière neuf ministres des Transports à Bruxelles, dont ceux de plusieurs États alpins, et a menacé d'engager une procédure contre les États concernés s'ils n'annonçaient pas des mesures concrètes pour lutter contre la pollution de l'air. Des mesures efficaces doivent être engagées pour promouvoir une nouvelle approche de la mobilité plus sobre, comme l'exige la CIPRA dans son document de position « Vers une nouvelle culture de la mobilité soutenable ».

Sources et informations complémentaires :

https://ec.europa.eu/germany/news/20180119-luft_de(de), www.cipra.org/fr/positions/vers-une-nouvelle-culture-de-la-mobilite-soutenable

---

Bourg-les-Alpes modèle son futur

Il y a dans les Alpes tous les ingrédients du bien vivre, à

Quels sont les défis auxquels les villages isolés de montagne doivent faire face ? Quelles conséquences auront les décisions d'aujourd'hui ? La CIPRA montre les perspectives et le potentiel pour vivre et travailler dans les Alpes, au présent comme au futur.

D'un côté, des villes qui prospèrent, de l'autre, des villages de montagne qui se vident. Mais la croissance n'est pas un paramètre de la qualité de vie. Nombreux sont ceux qui redécouvrent une bonne qualité de vie à la campagne. Les bâtiments inutilisés, les prix des terrains moins chers, la proximité de la nature et des liens sociaux plus étroits offrent un espace pour de nouvelles idées et de nouveaux styles de vie.

Dans le projet alpMonitor, la CIPRA illustre de quelle façon les citoyens peuvent construire l'avenir de leur village. Pauline, une des rares jeunes femmes qui soient restées au village, invite dans la présentation interactive « Habiter et travailler » les villageois à une visite du village - dans le futur. Quelle est la bonne voie pour Bourg-les-Alpes ? Positionner la commune comme lieu de résidence, comme pôle touristique ou aspirer à un développement plus intégré du village ?

condition d'en faire bon usage © Johannes Gautier

Le dossier en ligne « Habiter et travailler dans les Alpes » permet d'approfondir différentes questions et de proposer des solutions. Quels sont les liens qui peuvent renforcer la solidarité de la société alpine fragmentée ? Quelles sont les façons d'habiter et de travailler propices au développement soutenable dans les Alpes sans mobilité tous azimuts ? Comment améliorer la coopération entre les générations pour maintenir la qualité de vie ?

alpmonitor.cipra.org

Des écosystèmes intacts améliorent la qualité de vie

Les forêts nous protègent des avalanches, des coulées de boue et des chutes de pierres. Planken/LI © Norman Nigsch

La nature fournit des services vitaux à l'humanité. Le projet AlpES se penche sur la notion de services écosystémiques et s'attache à les recenser dans les Alpes pour que leur rôle soit mieux reconnu.

Des sources d'où jaillit de l'eau pure, des arbres qui créent un microclimat agréable dans les villes ou tout simplement un paysage qui capte le regard et invite à rêver : tous ces biens et ces services peuvent être regroupés sous la notion de services écosystémiques. Dans les Alpes aussi, les services écosystémiques contribuent de façon significative à la qualité de vie de la population. Le projet AlpES travaille sur les services écosystémiques alpins et vise à renforcer leur rôle et leur valeur dans la politique environnementale régionale et transnationale. Les objectifs du projet sont concrétisés entre autres dans des régions pilotes. Au Liechtenstein, le focus est mis sur la fonction de protection de la forêt, qui fait rempart contre les avalanches, les coulées de boue ou les chutes de pierres. Heike Summer de l'Agence environnementale du Liechtenstein, souligne le rôle essentiel de ces services écosystémiques pour la Principauté : « Une grande partie de nos forêts pousse sur des versants, que ce soit dans la vallée du Rhin ou dans les régions de montagne. Des forêts de protection intactes sont irremplaçables pour réduire les dommages potentiels et éviter la construction de nouveaux ouvrages de protection. » Dans une prochaine étape, les expériences et les conclusions du Liechtenstein et d'autres régions alpines seront compilées et intégrées dans un SIG en ligne. Le projet AlpES est cofinancé par le Fonds européen de développement régional (FEDER) dans le cadre du programme INTERREG Espace Alpin. La CIPRA assure la communication externe du projet pour le compte de l'Agence environnementale de la Principauté du Liechtenstein.

Sources et informations complémentaires :

www.alpine-space.eu/projects/alpes (en), www.alpes-webgis.eu

Des solutions pour des flux pendulaires sans frontières

Les transports intermodaux sont facilités par l'harmonisation des grilles horaires et des systèmes tarifaires.

Embouteillages, circulation goutte-à-goutte, pollution par les particules fines, tunnel de base du Brenner : alors que les problèmes du transit et du trafic de marchandises s'amoncèlent sur les agendas politiques, les voitures des migrants journaliers continuent de congestionner les routes.

Seuls 4 % de tous les travailleurs pendulaires qui traversent chaque jour la frontière suisse utilisent les transports publics. La conséquence : des routes engorgées, la pollution atmosphérique et le bruit. Ce phénomène ne concerne pas uniquement les métropoles telles que Salzbourg ou Genève, mais touche essentiellement des zones rurales comme le Val Venosta/I ou la vallée du Rhin alpin, à la frontière entre l'Autriche et la Suisse.

Le projet « Cross-border mobility in the Alpine Region » se penche sur cette problématique. Il vise à recenser les flux pendulaires régionaux et transfrontaliers et à développer des solutions en coopérant avec des acteurs concernés. Le passage du niveau national à l'échange suprarégional et local est important pour adapter les systèmes tarifaires multimodaux et les horaires des transports en commun, et pour qu'ils ne s'arrêtent pas aux frontières. La Stratégie européenne pour la région alpine (SUERA) est saisie ici comme une opportunité pour améliorer les liaisons transfrontalières intermodales et tous les flux pendulaires dans l'Arc alpin. Le projet est cofinancé par des fonds de l'Union européenne.

Sources et informations complémentaires :

www.20min.ch/schweiz/news/story/Hier-schlagen-Bahn-und-Bus-das-Auto-26154414 (de), www.br.de/nachrichten/oberbayern/inhalt/studie-immer-mehr-pendler-in-muenchen-100.html (de), www.vinschgerwind.it/politik-vinschgau-suedtirol/aktuelles-lokales-politik-gesellschaft-vinschgau-suedtirol/9483-arbeiten-schweiz-suedtirol-grenzpendler-mals (de), www.cipra.org/fr/trafic/activites, www.alpine-region.eu

Stratégie pour les Alpes : quo vadis ?

Depuis janvier, le Land Tyrol/A assure la présidence de la Stratégie européenne pour la région alpine. Cette année sera décisive pour la mise en œuvre de la stratégie.

La cérémonie organisée aujourd'hui, le 7 février 2018, à Innsbruck/A par le Land autrichien du Tyrol marque aussi le coup d'envoi d'une année décisive. La Stratégie européenne pour la région alpine (SUERA) a été lancée il y a deux ans. Le Tyrol assure actuellement après la Slovénie et la Bavière/D la troisième présidence de la Stratégie. Mais de nombreuses questions restent encore en suspens. L'année dernière, l'enjeu était avant tout de rapprocher les acteurs et de les familiariser avec les processus. Cette année, les grands jalons de la mise en œuvre de cette stratégie devront être définis.

Mobilité, formation et marché de l'emploi, ressources naturelles, risques naturels et énergie : le Tyrol a fixé les priorités pour la SUERA, avec en première place la question des transports, et plus particulièrement le report modal du trafic de marchandises de la route au rail. Le Land autrichien est fortement impacté par le trafic de marchandises transalpin avec l'autoroute du Brenner. Mais les intérêts en jeu sont contradictoires.

« La SUERA réunit des acteurs dont les intérêts ne sont pas toujours compatibles. Il faudra trouver un équilibre », affirme Andreas Pichler, directeur de CIPRA International. Le risque est réel que les partisans d'une conception de la croissance de courte vue imposent leurs idées, comme l'a rappelé la CIPRA à l'automne 2017 dans une Lettre ouverte.

La société, et en particulier la jeunesse, est le fondement d'une stratégie vécue dans le cadre de processus démocratiques. Un premier pas en direction de la participation a été réalisé par le consortium de la SUERA qui a impliqué la jeunesse dans son forum annuel 2017.

Outre la présidence de la SUERA, l'Autriche prendra aussi cette année la présidence de la Convention alpine et au deuxième semestre la présidence du Conseil de l'Union européenne. La proximité géographique n'entraîne pas forcément une meilleure coopération, souligne Peter Hasslacher, président de CIPRA Autriche : « Jusqu'à présent nous n'avons pas constaté d'activités de coordination. Le protocole d'application 'Protection de la nature et entretien des paysages', par exemple, est toujours en attente de ratification par l'Union européenne. »

Sources et informations complémentaires :

www.tirol.gv.at/tirol-europa/eu-alpenstrategie/ (de), www.cipra.org/fr/positions/assemblee-generale-de-la-suera-novembre-2017-lettre-ouverte-aux-ministres-des-etats-alpins, www.tt.com/politik/landespolitik/13540083-91/tirol-will-lkw-kollaps-in-alpen-verhindern.csp (de), www.alpine-region.eu, www.alpconv.org/fr/convention/protocols/Documents/nature_fr.pdf

Mobilisation pour la ligne Grenoble-Gap

Jeu concours et fresque en direct à Grenoble, crêpes à Gap et une minute sans pantalon à Clelles : la mobilisation pour la ligne Grenoble-Gap se poursuit.

À l'initiative du « Collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes », la ligne Grenoble-Gap est de nouveau devenue le 26 janvier le théâtre de plusieurs actions. Une journée de mobilisation pour protester contre la fermeture prévue pour 2023 de la seule liaison ferroviaire entre les Alpes du Nord et les Alpes du Sud. Certaines gares seront sans doute fermées avant cette date. Les raisons invoquées sont les coûts élevés d'entretien de la ligne. La mobilisation des ressources nécessaires n'est une priorité ni pour l'État, ni pour la région Auvergne-Rhône-Alpes, ni pour la SNCF.

« Sauvons nos trains ! » : petits et grands se sont réunis autour d'une raclette dans le hall de la gare de Veynes/FR. © Alain Gardon

La suppression de la ligne ferroviaire aurait de lourdes conséquences pour les personnes qui vivent et travaillent le long de cette voie. La population locale utilise le train pour aller au travail, à l'école, à l'université ou chez le médecin. Virginie Girard, membre du « Collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes », souligne par ailleurs l'importance de la liaison pour le tourisme. On l'a constaté aussi pendant la journée d'action qui a été soutenue par des organisations et entreprises touristiques de la région : « Nous avons recueilli le soutien des professionnels du tourisme sur ce territoire, en offrant de nombreux lots, manifeste d'un attachement généralisé à cette ligne de train. »

Le cas de la ligne Grenoble-Gap n'est pas le seul en France. Deux autres tronçons sont également menacés de fermeture dans les Alpes du Sud. Les activistes pointent du doigt la politique de l'État et des régions, auxquels ils reprochent d'exclure des réseaux de transport public des territoires enclavés et peu peuplés. La proposition de la politique de la SNCF de remplacer les liaisons ferroviaires par des cars est également très critiquée et qualifiée de rétrograde.

Sources et informations complémentaires :

https://reporterre.net/La-mort-lente-des-trains-du-quotidien-dans-les-Alpes-du-Sud, www.leravi.org/spip.php?article2933, https://alpternatives.org/2018/01/24/mobilisations-contre-le-demantelement-du-train-dans-les-alpes-du-sud, www.placegrenet.fr/2018/01/24/journee-de-mobilisation-gares-vendredi-26-janvier-sauver-ligne-grenoble-gap/173200, www.ledauphine.com/actualite/2018/01/23/une-mobilisation-ce-vendredi-pour-la-ligne-grenoble-veynes-gap, www.facebook.com/ligne.grenoble.gap

© Jean Maurice

Des perspectives pour les jeunes

La Koroška offre une qualité de vie élevée, mais les jeunes ont besoin de plus que de l'air pur, de forêts denses et des rivières propres. © koroska.si

Comme de nombreux territoires ruraux, la région de Koroška dans le nord de la Slovénie lutte contre l'exode rural. Des actions et des idées sont mises en place pour convaincre les jeunes de rester.

15% de la population de Koroška a entre 15 et 29 ans. Pour poursuivre leurs études, la plupart de ces jeunes doivent partir dans les villes où à l'étranger. À la fin de leur formation, la majorité d'entre eux ne revient pas. « On manque d'infrastructures, par exemple une voie rapide bien aménagée ou de meilleurs transports en commun, et aussi d'emplois pour les gens qualifiés », déclare Ana, une jeune femme de 25 ans qui vit à Koroška et termine actuellement son master à Ljubljana. « Je veux rester dans la région, mais les jeunes ont besoin d'aide pour réaliser leurs projets ou pour trouver un travail et un logement. »

Le gouvernement et des agences régionales comme la RRA Koroška lancent des mesures pour améliorer les conditions de vie des jeunes. « Nous avons démarré un programme de bourses régionales », explique Jasmina Pungartnik de RRA Koroška. « La moitié des bourses sont financées par des entreprises, l'autre moitié par les futurs employeurs, l'État et l'UE ». Une autre mesure est le « Koroška Business Incubator Network (MPIK) », un programme de soutien pour jeunes entrepreneurs. Les communes cherchent elles aussi des solutions : elles changent les règlements d'aménagement pour permettre aux jeunes de construire plus facilement, et proposent des crédits ou des logements bon marché. Un événement organisé fin janvier a également permis de discuter avec des jeunes les opportunités du numérique et la possibilité de faire de Koroška la « Silicon Valley » de la Slovénie.

Sources et informations complémentaires :

www.vecer.com/za-mlade-na-koroskem-tudi-zazidljive-parcele-6378797 (sl), www.europedirect.si/sl/novica/razprava-eu-si-ti-digitalno-gospodarstvo-priloznost-za-korosko (sl), www.rra-koroska.si/si (de, en, sl), www.mpik-koroska.si/en (de, en, sl)

Va-t-on sauver la « Reine des Dolomites » ?

La Marmolada abrite le seul grand glacier des Dolomites. © Much89_commonswiki

Des projets de liaison interstations menacent de défigurer le plus haut sommet des Dolomites/I, la Marmolada. Les défenseurs de l'environnement montent au créneau, soutenus par des acteurs touristiques de Vénétie.

De la Roda di Vaèl dans le Val Comelico au Tofane près de Cortina en passant par la Marmolada, surnommée la « Reine des Dolomites », tous ces sommets italiens font partie de la zone centrale du patrimoine mondial de l'Unesco. Et pourtant, ils sont menacés par de nouveaux projets d'aménagement invasifs de liaisons interstations. L'idée de construire de nouveaux équipements sur la Marmolata avec deux nouvelles remontées jusqu'à Punta Rocca à 3250 m d'altitude est soutenue massivement par les communes du Trentin. Le projet vient pourtant d'être rejeté par les professionnels du tourisme de Vénétie. La Marmolada ne doit pas être dégradée en terrain de jeu pour des stratégies dépassées basées sur des aménagements tous azimuts.

Lors d'une réunion publique avec des représentants des hébergeurs touristiques et des communes, les participants ont accueilli de façon très positive des propositions que Mountain Wilderness tente de réaliser depuis des années dans cette région : valorisation paysagère du Passo Fedaia, construction d'une piste cyclable le long du lac, mise en réseau des musées sur le thème de la Première guerre mondiale, valorisation des ressources géologiques, promotion de l'alpinisme et de la randonnée à ski et protection de la nature dans l'ensemble du massif. Selon Luigi Casanova, président d'honneur de Mountain Wilderness et vice-président de CIPRA Italie, la Marmolada ne supporterait pas de nouvelles nuisances écologiques.

Sources et informations complémentaires :

www.dislivelli.eu/blog/marmolada-immolata.html(it), http://corrierealpi.gelocal.it/belluno/cronaca/2018/01/19/news/caner-la-marmolada-non-tollera-troppi-sciatori-1.16374233 (it), www.altoadige.it/cronaca/pusteria-gardena-badia/marmolada-no-alla-nuova-pista-1.1495464 (it)

Oh...

© Marianne Bevis_flickr

Dans les concours de vaches laitières, des mamelles bien gonflées sont considérées comme le summum de la beauté. Certains éleveurs n'hésitent pas à utiliser des méthodes déloyales dont les animaux font les frais. En Suisse, la législation a déjà réagi à ce problème et a interdit de modifier la position des pis ou de boucher les trayons avec de la colle. Des moyens de plus en plus sophistiqués sont utilisés pour donner un coup de pouce à la beauté animale. En Arabie Saoudite, par exemple, une douzaine de dromadaires ont été disqualifiés d'un concours de beauté. On reproche à leurs propriétaires de leur avoir injecté du collagène et du botox, une substance neurotoxique. Leurs lèvres bien pleines et leur gros nez devaient séduire le jury. Avec plusieurs millions d'euros de prix, on conçoit que certains propriétaires n'aient pas résisté à la tentation. Ces pratiques vont-elles bientôt s'étendre aussi aux bovins ?

Sources :

www.thenational.ae/world/gcc/saudi-camel-beauty-festival-12-entrants-disqualified-for-botox-use-1.698068 (en), www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Bis-das-Euter-beinahe-platzt/story/10174510 (de)

Agenda

Exposition et documentaire "Sur les îles du ciel", 06.10.2017 - 26.08.2018, Grenoble/F. En savoir plus...

1er Forum Métropole Montagne, 08.02.2018, Grenoble/F. En savoir plus...

Vernissage de l'exposition "La chasse aux couleurs" par le Conseil des jeunes de CIPRA France et le Collectif des Rives d'Espaces, 14.02.2018, Grenoble/F. En savoir plus...

5ème FORUM ÉNERGIE - Finance verte : quels financements pour la transition énergétique ? 15.02.2018, Grenoble/F. En savoir plus...

Salon Bois énergie 2018, 15.-18.03.2018, Grenoble/F. En savoir plus...