

La Lettre du Milieu Montagnard

N° 33 – Juillet 2012

LE CLUB ARC ALPIN ET L'AMENAGEMENT DE LA MONTAGNE

Le Club Arc Alpin (CAA) est constitué des clubs alpins allemand, autrichien, français, italien, slovène, suisse, du Tyrol du sud et du Liechtenstein. Son but est de défendre, au niveau européen, les intérêts de ses 2 millions d'adhérents, les valeurs de l'alpinisme, l'environnement montagnard et de militer pour l'application de la Convention alpine (traité international entre les huit États alpins).

Chaque année, les présidents des associations membres se réunissent en assemblée générale pour prendre des décisions préparées par les 3 commissions existantes: alpinisme, refuges, protection de la nature et aménagement des Alpes.

Cette année, 2 sujets liés à l'environnement seront à l'ordre du jour: la politique énergétique et les installations artificielles de loisirs. Des prises de positions seront proposées aux membres de l'AG; en voici un aperçu.

Politique énergétique dans les Alpes



Panneaux photovoltaïques au refuge de Nice

Le constat est fait que le changement climatique dont les effets sont particulièrement ressentis dans les Alpes, incite à abandonner, à terme, l'utilisation des énergies fossiles. Il en résulte, pour le CAA, la nécessité de recourir aux énergies renouvelables, surtout pour la production d'électricité.

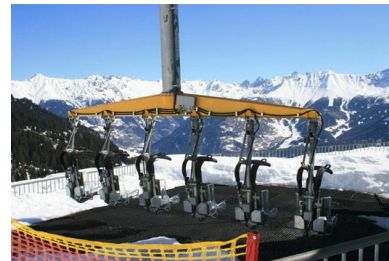
Mais ces dernières peuvent avoir un impact sur la nature et le paysage; il faut donc que tous les projets envisagés soient soumis à une étude d'impact environnemental. Pour limiter le nombre d'installations, des économies d'énergie et une meilleure efficacité énergétique s'imposent.

Quelques préconisations:

- pour l'énergie éolienne: en raison des conditions topographiques et de la valeur des paysages alpins, cette forme d'énergie ne peut avoir qu'une importance limitée. Les espaces protégés doivent être exempts de telles installations. Elles peuvent seulement être envisagées pour l'alimentation propre d'endroits isolés, comme les refuges par exemple.
- pour l'énergie hydroélectrique: le CAA demande que la préférence soit donnée à l'amélioration de l'efficacité des installations existantes sur la construction de nouvelles structures. Pour l'approvisionnement en site isolé, comme par exemple les refuges, des microcentrales sont envisageables. En revanche, pour une production massive d'énergie électrique, les micro et les minicentrales sont à rejeter à cause des impacts négatifs sur la nature et les paysages.
- Pour l'énergie solaire: l'utilisation de cette forme d'énergie est à encourager. Les capteurs solaires thermiques

(production d'eau chaude) et les panneaux photovoltaïques (production d'électricité) sont particulièrement adaptés aux structures isolées comme les refuges. Par contre les centrales photovoltaïques qui affectent de grandes surfaces sont à réserver aux secteurs déjà fortement équipés en infrastructures.

Aménagement de la montagne: « fun-parcs »



Depuis quelques années apparaissent de plus en plus des équipements touristiques qui considèrent la montagne comme un simple décor. Les exemples sont nombreux: tyroliennes, ponts de singe, plateformes

panoramiques, pistes de luges d'été, etc. Souvent, ces installations artificielles sont censées rentabiliser les remontées mécaniques des stations de ski. Mais, de plus en plus, on en trouve aussi dans des sites éloignés des zones équipées. Il en résulte une atteinte au paysage. De plus cela empêche les visiteurs de connaître une expérience authentique de contact direct avec la nature.

Pour le CAA, il faut limiter l'extension de ces installations, afin de préserver au maximum l'authenticité des paysages. Il affirme que la mise en scène de la nature qui en résulte n'est pas nécessaire pour créer de l'émotion aux touristes.

Les propositions:

- Préserver les espaces non aménagés: il faut conserver des espaces naturels authentiques, ayant peu subi l'influence de l'homme et permettant à l'écosystème de rester intact.
- Aménagement du territoire et développement durable: la nature et le paysage constituent le capital le plus précieux des régions alpines. Les respecter est donc essentiel. Toutefois certaines installations peuvent avoir leur place pour orienter des activités de loisirs. Ainsi, la création d'un circuit de VTT dans un espace approprié peut aider à canaliser cette activité. Dans tous les cas, une étude d'impact doit être menée et un accord avec les propriétaires fonciers recherché. Au besoin des restrictions temporaires peuvent être instaurées.
- Nouvelles infrastructures: elles sont à éviter. Le CAA s'oppose à des aménagements touristiques lourds, en dehors des espaces déjà aménagés. Pas de parcs d'attractions dans la nature. Il admet cependant des aménagements légers comme par exemple un sentier pédagogique, dans la mesure où il s'inscrit dans un réseau déjà existant. En ce qui concerne les équipements destinés aux sports de montagne, sentiers, refuges, voies d'escalade, via ferrata, les clubs alpins membres du CAA s'engagent à faire preuve de la plus grande retenue que ce soit pour des créations ou des opérations de rénovation.

Jean-Pierre BURAUD

Développer des solutions de transports durables et harmonisées à l'échelle de l'arc alpin ?



C'est un sujet auquel se sont attaquées huit régions alpines, dont la région Rhône Alpes, dans le cadre du projet à financement européen « **iMONITRAF!** ». Comment réguler le trafic poids lourds pour en limiter les nuisances (pollution de l'air, bruit) en

incitant au report modal pour la traversée des Alpes ? Les conclusions viennent d'être tirées lors d'un forum organisé à Lyon le 31 mai 2012 : la seule solution vraiment efficace, la création d'une bourse de transit alpin **permettrait de baisser de 14% le trafic routier poids lourds et d'augmenter de 89% le fret ferroviaire dans les traversées alpines entre 2008 et 2020**. Par bourse de transit, on entend un mécanisme déterminant à l'avance un nombre donné de passages sur les principaux axes routiers (ou corridors) traversant les Alpes et organisant un marché de ces droits de passage, cette formule ayant l'avantage de restaurer la concurrence entre la route et le fer où les sillons sont payants.

Ce sont les Suisses qui sont à l'origine de cette proposition, la seule en mesure de limiter à 650000 par an le nombre de véhicules routiers lourds transitant par leur pays, conformément à la résolution qu'ils ont votée (<http://www.alpeninitiative.ch/web/initiative-des-alpes.html>). Malheureusement cette solution ne semble envisageable qu'à long terme (d'ici 2030 !) car l'application nécessite une adaptation des accords bilatéraux et multinationaux en vigueur, des législations européennes, nationales et des réglementations régionales. D'ici là, d'autres moyens comme l'application de la règle du pollueur payeur (taxes et péages majorés), ou la création d'un marché de droits d'émission pourraient être utilisés, avec des résultats restant bien en deçà des objectifs de réduction des nuisances.

Hélène DENIS

Création d'un corps d'Inspecteurs de l'Environnement et simplification du contrôle du droit de l'environnement

L'ordonnance n° 2012-34 du 11 janvier 2012 harmonise et simplifie les procédures de contrôle et de sanctions dans le domaine de l'environnement, et crée un corps d'Inspecteurs de l'Environnement. Cette importante réforme entrera en vigueur dans un an (1^{er} juillet 2013). Nous reviendrons dans une prochaine LMM sur les principales dispositions de la réforme.

JM COMBETTE membre de la CNPM et du Comité juridique

La vitesse enfin limitée sur la route des crêtes vosgiennes

Le Conseil général du Haut-Rhin a mis en place en mai une limitation à 70 km/h pour tous les véhicules sur la route des crêtes qui parcourt les hautes Vosges sur 80 km à 1100 m d'altitude en moyenne. La mesure concerne pour l'instant 55 km.

Ancienne voie militaire devenue touristique, cette route est très fréquentée les jours de beau temps, non seulement par les usagers tranquilles, mais aussi par les amateurs d'accélération en virages et dans les côtes.

Les défenseurs absolus de la nature souhaitent la fermeture totale de cette route aux autos et motos, non seulement l'hiver (elle est réservée au ski de fond et aux raquettes sur les 4/5ème de sa longueur de novembre à avril), mais aussi l'été, position qui suscitait des blocages depuis 40 ans.

Dans les années 2000 le CAF et le Club Vosgien se sont mis d'accord sur l'idée d'une limitation de vitesse pour tous les usagers (on n'a pas le droit de l'imposer à une seule catégorie, les motos par exemple). Les techniciens de l'Etat, puis les Conseils généraux après la décentralisation des routes, ont tergiversé pendant des années, arguant que seule l'accidentologie pouvait justifier une réduction. Avec l'appui du PNR des Ballons des Vosges on a peu à peu fait passer l'idée que le bruit et la pollution de l'air émanant de ce bel

itinéraire étaient aussi des arguments.

Après les dernières cantonales, des élus ont enfin repris le dossier à leur compte. Reste maintenant à convaincre le Conseil général des Vosges de prendre les mêmes mesures sur les tronçons de cette route qui change deux fois de département.

Evidemment limiter ne suffit pas. Il faut contrôler et sanctionner...

Le CAF a proposé un marquage horizontal favorisant les vélos, aussi nombreux que les motos, en leur réservant une voie dans les montées, ce qui oblige à déplacer l'axe médian de la route et à rétrécir les bandes pour les autres usagers, comme c'est le cas par exemple sur les 3 routes d'accès au sommet du Mont Ventoux, où le grand nombre de cyclistes oblige de fait les autres véhicules à rouler paisiblement.

Un autre accès routier aux hautes Vosges, la route de Belfort au Ballon d'Alsace fait l'objet d'un accord, à confirmer, pour une limitation à 50 Km/h.

De quoi relancer la motion restée sans suite du congrès de la FFCAM de 2010 visant à rendre possible la limitation de vitesse sur toutes les routes de montagne pour des raisons environnementales.

Laurent KAMMERER

Aménagement: du nouveau sur les études d'impacts

Décret du 29/12/2011, réformant les études d'impacts (en application de l'article 230 de la loi 2010-788 du 12/07/2010) :

Sur tout le territoire, les projets d'aménagements (en tous domaines) sont soumis à des études d'impacts (de par le code de l'environnement notamment). Le décret suscité modifie sensiblement la réglementation : jusque-là, le passage à une soumission automatique à une étude d'impacts, se faisait au-delà d'un seuil de 1.900.000 euros. Dorénavant tout projet est soumis, soit à une étude obligatoire, soit « au cas par cas » ; les nuances ? elles se feront par rapport à des seuils variables selon l'aménagement : pour nos zones montagnardes, par exemple, la création, l'extension ou le remplacement d'une remontée mécanique transportant plus de 1500 passagers/heure : au-dessus, étude obligatoire ; en dessous, au cas par cas (en fonction de la localisation, la sensibilité du milieu...).

Autres projets visés par le décret pour les zones de montagne: travaux de pistes en site vierge (avec un seuil de superficie de 4 hectares), les installations d'enneigement (même seuil).

Ce décret est applicable au 1^{er} juin 2012, les mesures d'impacts sont vérifiées par les autorités de l'Etat : Ministère de l'écologie, DREAL, Préfet de région. Aussi, si vous entendez parler de projets de ce type, n'hésitez pas à demander cette étude et à interroger notamment les DREAL (directions régionales de l'équipement, de l'aménagement et du logement).

Pour en savoir plus : legifrance.gouv.fr/affichTexte

Jean-Charles FOUGERI

Projet d'aménagement du Mont Joly (Haute Savoie)



Magnifique belvédère face au Mont-Blanc, espace naturel remarquable encore vierge de tout équipement, les crêtes du Mont-Joly sont menacées par le projet de liaison des domaines skiables de Saint-Gervais-les-Bains et des Contamines-Montjoie.

Le collectif du Mont-Joly qui regroupe diverses associations locales dont le CAF de Chedde-Passy et des particuliers, bénéficiant entre autres du soutien de la FRAPNA, de Mountain Wilderness et de Pro MONT-BLANC, s'oppose à ce projet de liaison qui, s'il se faisait, conduirait au massacre irréversible de ce site exceptionnel.

Eric MOSSET, responsable protection de la montagne du CAF de Chedde-Passy appelle tous ceux qui souhaitent un arrêt de l'artificialisation de la montagne à signer la pétition en ligne:

http://www.petitionduweb.com/Petition_projet_de_liaison_du_mont_joly-13181.html

Pour en savoir plus : <http://collectifmontjoly.wordpress.com/>

Jean-Pierre BURAUD