

Source : <https://www.sortirdunucleaire.org/Les-Alpes-en-action-pour-consommer>

Réseau Sortir du nucléaire > Informez

vous > Revue "Sortir du nucléaire" > Sortir du nucléaire n°54 > **Les Alpes en action pour consommer moins d'énergie**

9 avril 2013

## Les Alpes en action pour consommer moins d'énergie

**Faire connaître des actions concrètes engagées par les municipalités de la région transfrontalière des Alpes, c'est l'objectif du projet Alpstar lancé par la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA). Autour d'un objectif "Carbone zéro dans les Alpes", s'articulent de nombreuses initiatives locales pour réduire la consommation d'énergie.**

"Modifier le climat coûte un fric dingue", dit Helmuth Moroder en riant comme si cet état de choses ne lui faisait pas vraiment peur. Mais, au fond, ce qu'il dit est bien naïf : comment peut-on s'imaginer avoir une influence sur le climat ? Pourtant, avec ses lunettes et sa veste à carreaux, cet homme mince et de taille moyenne ne semble pas atteint de mégalomanie. Son bureau est petit – du moins pour sa fonction de directeur général des services administratifs de Bolzano (Italie).

La nomination de M. Moroder début 2011 est largement due à sa volonté de "modifier le climat" et au fait qu'il ait pu démontrer au conseil municipal comment, en consacrant de l'argent à la protection du climat, la ville pourrait en économiser bien davantage. Il a été l'initiateur d'un vote historique par lequel les 50 conseillers municipaux ont approuvé avec une rare unanimité la loi de "réhabilitation énergétique du parc immobilier existant".

Helmuth Moroder aime les statistiques. "Voilà celle qui a convaincu le conseil municipal", dit-il en ouvrant une fenêtre sur l'ordinateur. D'après les chiffres, Bolzano peut économiser 160 millions d'euros sur ses dépenses énergétiques dans les 20 prochaines années en réhabilitant les bâtiments et en aménageant les transports publics de proximité. Helmuth Moroder sait naturellement que, pour réaliser de telles économies, il faut d'abord investir correctement. Partout dans Bolzano, il faut isoler les murs, mettre des doubles vitrages aux fenêtres, construire des lignes de tramways et aménager des pistes cyclables. Le côté positif : les artisans locaux profitent de ces mesures et les coûts seront amortis en 20 ans. "Il vaut mieux que nous investissions l'argent dans la protection du climat que de le laisser s'envoler par les cheminées."

Pour que le "Plan Énergie" de M. Moroder se réalise, il faut naturellement que les propriétaires des bâtiments soient réellement prêts à effectuer les investissements liés à la réhabilitation. Là aussi, le

conseil municipal est prévoyant. En résumé, la loi prévoit que Bolzano soit autorisée à pousser d'un étage vers le haut, à condition que la réglementation thermique soit respectée. Offre séduisante dans une ville très densément peuplée et encerclée par les montagnes. La vente de l'étage supplémentaire permettrait aux propriétaires de financer la réhabilitation de leur bâtiment.

Si le plan se réalise, dans 20 ans Bolzano ne comptera plus aucun bâtiment consommant plus de 50 kWh/m<sup>2</sup>a, même parmi les anciens où 200 kWh sont aujourd'hui monnaie courante. Les émissions de dioxyde de carbone par habitant passeraient de dix tonnes aujourd'hui à deux tonnes par an. Calculé sur une ville de 100 000 habitants, c'est une contribution substantielle à la "modification du climat". Si la même réduction du CO<sub>2</sub> s'étendait au monde entier, le changement climatique serait retardé.

Pourtant, même dans l'espace alpin, du moins au-delà de la frontière italienne, l'initiative de Bolzano n'est guère connue, alors qu'elle pourrait inspirer d'autres communes, de même que les autres projets qui cherchent une réponse au changement climatique dans l'espace alpin. C'est pourquoi, avec une douzaine d'organisations partenaires, la CIPRA a initié le projet Alpstar en juillet 2011 : au cours des deux prochaines années, Alpstar va permettre de renseigner une base de données en ligne sur les projets modèles, encourager l'échange entre les territoires-pilotes par des excursions et des formations continues incluant du matériel pédagogique et préparer un plan d'action avec les partenaires dans chaque territoire-pilote.

La vision directrice est la "neutralité carbone des Alpes pour 2050", c'est-à-dire un bilan carbone équilibré. Pour y parvenir, il faudra placer la barre de plus en plus haut : lorsque les meilleures pratiques expérimentées dans les projets pilotes auront été documentées selon les différents secteurs comme les transports ou la production d'énergie, elles pourront servir de standard minimum pour tout l'espace alpin.

L'urgence pour la protection du climat est évidente : dans l'espace alpin, les températures ont augmenté presque deux fois plus que la moyenne mondiale au cours des cent dernières années, à savoir d'environ 1,5°C. Dans l'écosystème alpin sensible, les conséquences du réchauffement climatique sont déjà tangibles avec la fonte des glaciers et l'extinction d'espèces animales et végétales. Elles vont s'aggraver de manière dramatique.

## **Retournement dans les transports**

16h30 à Schaan, Liechtenstein. Un bus de la ligne 70 se dirige vers l'arrêt Bändererstrasse, directement devant la maison-mère de l'entreprise de matériel dentaire Ivoclar Vivadent. C'est l'heure du changement d'équipe, une grappe d'employés monte dans le bus pendulaire. Son cadencement est réglé sur les heures d'ouverture des entreprises de la zone industrielle. Les entreprises de la Principauté attirent des salariés de toute la région, dont la moitié traverse la frontière autrichienne ou suisse. C'est la raison pour laquelle Alpstar a défini cet espace transfrontalier à cheval sur trois pays comme territoire-pilote pour les "transports pendulaires".

Victoria Müller, 20 ans, comptable chez Ivoclar, fait tous les jours 20 minutes de trajet dans chaque sens entre Feldkirch et Schaan en traversant la frontière austro-liechtensteinoise. Autrefois, elle aurait dû changer place de la Poste, à Schaan et perdu beaucoup de temps. "Sans la ligne 70, je prendrais la voiture", dit-elle. Pour appâter les automobilistes comme elle, le syndicat des transports du Vorarlberg a mis en place des bus pendulaires. Leur lancement a été précédé d'une recherche intensive. Gerhard Kräutler, du syndicat des transports, se souvient : "Nous sommes allés dans les entreprises, avons étudié les changements d'équipe, ainsi que le temps nécessaire à un employé pour se changer et atteindre l'arrêt du bus."

Un vent de changement souffle sur le Vorarlberg. Dans ce land fédéral, ce genre d'initiative est très bien accepté. Partout sont testés de nouveaux concepts de transports et des formes soutenables de gestion, même par des entreprises privées. Le matin, une douzaine d'employés passe en vélo de

service devant la façade vitrée de 30 mètres de haut de la maison de commerce Haberkorn à Wolfurt ; les vélos sont fournis par l'entreprise. Après le parcours en train, le trajet depuis la gare est ainsi raccourci de 10 minutes à pied à 2 minutes en vélo. L'entreprise fournit aussi la carte d'abonnement annuel. De nombreux employés laissent désormais la voiture à la maison. "Grâce au train et au vélo de service, j'économise 10 000 km de voiture par an", dit Helmut Wetschko. Il est directeur de la logistique et vit à Klaus, à 22 km de là. Plus que tous les calculs écologiques, pour lui, c'est la qualité de vie qui prime : "quand je prends le train, j'ai le temps de lire." Il lit actuellement : *Nach Afghanistan kommt Gott nur noch zum weinen* (Dieu ne va en Afghanistan que pour pleurer). Une demi-heure d'escapade en Asie centrale matin et soir. Dans une salle de séminaire lumineuse, à l'Institut de l'Energie du Vorarlberg, une douzaine d'acteurs venus des entreprises locales de transports, des administrations du land, des clubs de transports ou de fondations, tient une réunion sur les concepts de transport dans le Vorarlberg, le Liechtenstein et le canton de St-Gall. Ils essayent, à partir des nombreuses initiatives telles que les bus pendulaires et le vélo de service, d'élaborer une stratégie de transports et de communications pour cet espace transfrontalier à cheval sur trois pays. L'atelier a été organisé par la CIPRA avec l'Institut de l'Energie du Vorarlberg. La CIPRA a été chargée par le Liechtenstein et St-Gall de mener la campagne de mobilité dans ces régions tandis que l'Institut de l'Energie fait de même au Vorarlberg. Pendant la durée du projet, des partenaires d'Alpstar originaires d'autres régions viendront au Vorarlberg pour voir les résultats de la campagne et vice versa.

"En fin de compte, nous voulons que les gens changent de comportement vis-à-vis de la mobilité", dit Wolfgang Pfefferkorn pour résumer l'objectif du groupe. Il est chef du projet Alpstar à la CIPRA et sait très bien qu'un but aussi ambitieux exige une approche non conventionnelle. Martin Reis, son partenaire à l'Institut de l'Energie le soutient : "Les gens doivent tirer un avantage de leur changement de comportement. À long terme celui-ci forge une norme sociale : par exemple, se déplacer en vélo devient une question de style de vie et n'est plus stigmatisé comme moyen de locomotion du pauvre." Les participants jonglent avec des expériences et des idées : les pendulaires seraient-ils intéressés par un accès wifi ? Cela leur permettrait de lire les nouvelles ou leurs courriels sur leur ordinateur portable en allant au travail. Bicyclettes et voitures électriques haut de gamme pourraient attirer certains par leur design. Le groupe détermine un triangle géographique pour lequel un concept de mobilité doit être élaboré et dont les trois angles sont Buchs en Suisse, Feldkirch en Autriche et Schaan au Liechtenstein.

## **Placer haut la barre**

La banque de données d'Alpstar regroupant les meilleures pratiques ne se limite pas aux territoires-pilotes. On y trouve par exemple, sur le thème de l'énergie et de la participation citoyenne, le district valaisan de Goms qui se positionne avec succès comme "première région-énergie des Alpes suisses" et collabore aussi avec la CIPRA dans le cadre d'un projet leader de l'UE. Dans les 13 communes comptant environ 5 000 habitants, se sont imposés des projets phares tels que la mise à disposition d'un parc de voitures électriques pour les touristes, des installations photovoltaïques sur des pare-avalanches, des chaufferies à plaquettes de bois et des éoliennes. Tous les projets évitent l'achat d'énergie produite hors du Goms, et privilégient les producteurs et les artisans locaux pour l'installation et l'entretien des équipements. Les dépenses des ménages baissent, les recettes des entreprises locales augmentent. D'ici 2050, ce qui sert de modèle aujourd'hui devrait être devenu le standard minimum pour tout l'espace alpin.

En tant que directeur général des services administratifs de Bolzano, Helmuth Moroder a constaté qu'une vision ambitieuse peut enclencher un effet boule de neige. "Dans notre dossier de candidature au titre de Ville des Alpes de l'année 2009, la neutralité carbone était formulée comme objectif pour 2030", dit-il. "Lorsque nous avons vraiment été nommés, il nous a fallu passer à l'action. C'est comme ça que nous avons élaboré le Plan Énergie", se souvient Helmuth Moroder, qui était alors conseiller municipal vert.

Maintenant, il a hâte de voir quelle dynamique sera engendrée par Alpstar. Il sait que les temps sont difficiles : "Les gens sont pour la première fois depuis des décennies dans une situation économique moins bonne que la génération précédente." Il faut des idées valables et pragmatiques. À son sourire, on devine que ce défi ne l'inquiète pas outre mesure.

**Tilman Wörtz** Zeitenspiegel Reportagen

Extrait du rapport annuel 2011 de la CIPRA " Carbone zéro dans les Alpes",  
[www.cipra.org/rapports-annuels](http://www.cipra.org/rapports-annuels)