

n°17

ACTU

Vivre et Agir en Maurienne



Contact : Villarbernon
73140 St Michel de Maurienne
<https://vivreetagirremaurienne.wordpress.com/>

ÉDITO

novembre 2015

COP 21 Kesako ?

À l'aune des objectifs vertueux énoncés par la conférence sur le climat de la COP 21 et au regard des différents sujets traités par Vivre et Agir en Maurienne, nous avons le sentiment que la Maurienne ne s'inscrit guère dans la démarche qui vise à limiter les désordres climatiques.

Les manifestations telles que la Foire du Tout Terrain font la promotion des gros calibres qui polluent tant la montagne que l'air des villes.

Le Parc National de la Vanoise, joyau connu internationalement est boudé par les municipalités riveraines.

Un mensonge d'Etat fait qu'une galerie de sécurité devient un 2^{ème} tube de circulation au tunnel routier du Fréjus favorisant le fret routier au détriment du rail.

Enfin, l'emblématique Lyon Turin ferroviaire présenté comme « La solution », déverse des montagnes de déblais, menace la ressource en eau et fait oublier que la voie ferrée historique pourrait dès aujourd'hui limiter le nombre de camions qui empoisonnent la vallée.

Méfions-nous de l'affichage, c'est l'opinion publique qui poussera nos dirigeants à mettre en œuvre les solutions d'avenir. De nombreuses

initiatives, pétitions, manifestations, invitent les citoyens à exprimer leur désir d'un monde plus sobre en énergie, plus « partageux » et plus convivial.

À vous de jouer !

ASSOCIATIONS AMIES



ADHÉSION 2016

à renvoyer à la trésorière : Christine Couvert 3 rue de la Villette
73500 Aussois - Chèque à l'ordre de Vivre et Agir en Maurienne

Nom

Prénom

Adresse :
.....
.....

Téléphone

Courriel

Adhésion individuelle : 10 €

Adhésion familiale : 15 € Nombre de personnes :

Autre somme : .. €

(66% des cotisations déductibles de votre revenu imposable)

LES OBJECTIFS DE LA COP 21

pas plus de **2°C** par rapport à l'ère préindustrielle



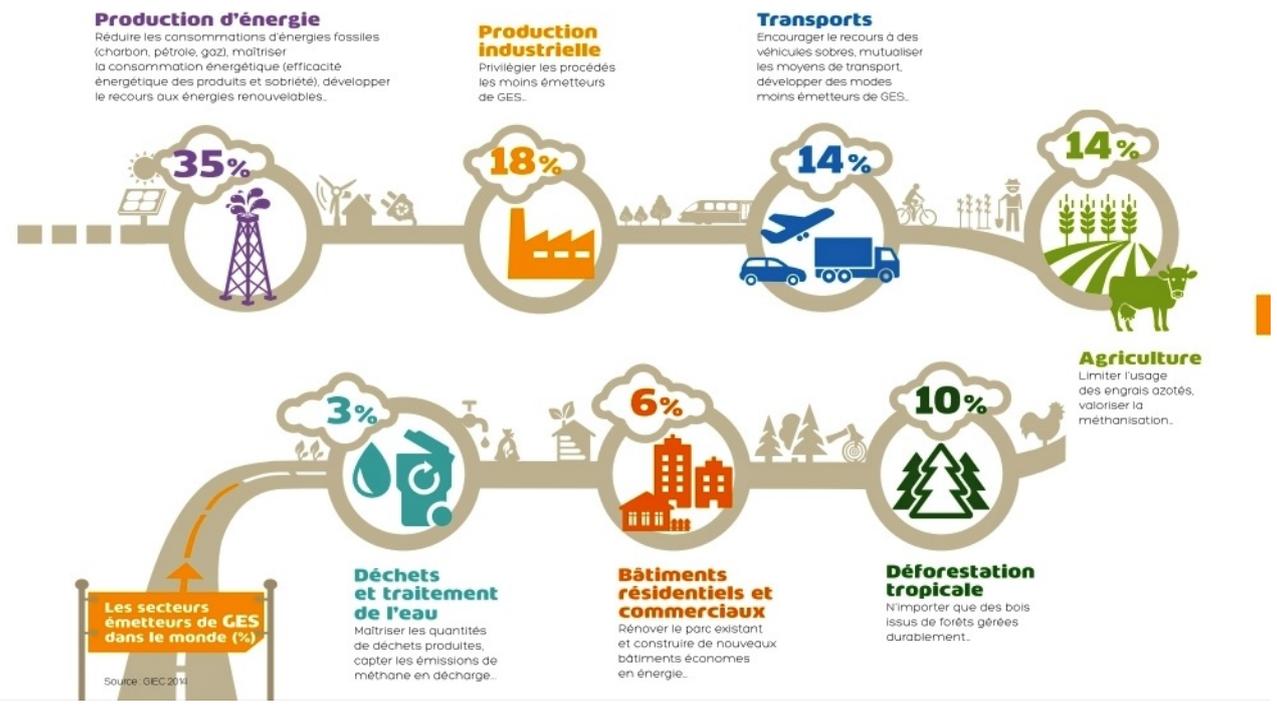
C'est l'objectif des pays signataires de la convention-cadre des Nations unies sur le changement climatique, jugeant qu'une élévation supérieure de la température aurait des impacts dévastateurs.

LE SAVIEZ-VOUS ?

La construction d'une maison à ossature bois permet un gain d'émissions pouvant atteindre 15 tonnes de CO₂. Explication : le bois stocke du CO₂ (celui absorbé par l'arbre pendant sa croissance) et il se substitue à des matériaux (PVC, acier, béton...) dont la production induit des émissions plus fortes.



S'attaquer aux causes du changement climatique en maîtrisant les émissions de gaz à effet de serre (GES), c'est ce qu'on appelle l'atténuation. Des réductions des émissions de GES sont possibles dans tous les secteurs.



Vivre et Agir en Mauritanie

LA DOUBLE PEINE

« Les travaux scientifiques déjà conduits, et surtout les plus récents d'entre eux convergent tous vers un diagnostic commun : subir la pollution de l'air est une aberration sanitaire et économique (...) Le coût annuel des dépenses liées à la pollution de l'air pour les régimes obligatoires de sécurité sociale s'élève à plus de 3 milliards d'euros par an, et le coût total de la pollution de l'air extérieur incluant l'étude de l'impact du plus grand nombre de polluants est compris entre 68 et 97 milliards d'euros par an.

La multiplication des études et des résultats sur l'impact sanitaire de la pollution de l'air extérieur conduit à la découverte d'une liste de plus en plus longue de polluants non surveillés, d'effets sur la santé non testés, ou encore de combinaisons aléatoires entre polluants dont les effets pourraient être très importants. A mesure que les progrès font avancer notre connaissance de l'impact sanitaire de la pollution, le champ de l'inconnu s'agrandit et nous laisse à penser que tous les résultats actuels ne donnent, selon toute vraisemblance, qu'une vision largement minorée de l'ampleur du phénomène ».

(rapport du Sénat sur le coût de la pollution de l'air, paru en juillet 2015).

En conclusion de ce bref état des lieux (peu réjouissant il faut bien l'avouer), et même si une partie de cette pollution n'est pas directement attribuable aux habitants de la vallée (circulation véhiculaire de l'autoroute A 43 et du tunnel du Fréjus), il n'en reste pas moins que nous sommes tous plus ou moins responsables de cet environnement dans lequel nous vivons, et que nous sommes en train de transmettre à nos enfants et aux générations futures. Il est essentiel, pour chacun d'entre nous, de prendre conscience de l'interaction permanente des liens que nous avons de manière constante avec notre environnement, proche bien sûr, mais aussi lointain. La « mondialisation » est un concept qui n'a pas été inventé par l'homme, mais dont ce dernier est tout juste en train d'apprendre à mesurer les effets dans tous les domaines de son quotidien ...

VALLOIRE : ZÉRO DE CONDUITE POUR LA FOIRE DU TOUT TERRAIN

Chaque fin août et 5 jours durant, Valloire attire sur son territoire la déferlante des véhicules tous terrains venus du monde entier et finance généreusement l'événement.

Faisant l'apologie de véhicules surpuissants, les médias se comportent en vulgaires VRP du secteur automobile et les pouvoirs publics abdiquent devant la puissance d'un lobby

regroupant les pétroliers et les constructeurs automobiles.

On peut s'interroger sur la cohérence des autorités qui permettent ces débordements alors que dans le même temps, des habitants sont régulièrement confrontés à des pics de pollution atmosphérique et à des mesures drastiques de limitation de vitesse.

La poursuite de ce type de manifestation promeut la possession de véhicules surpuissants considérés comme la reconnaissance d'une certaine réussite sociale plutôt que comme un fait générateur de dérèglement climatique qu'il s'agirait de limiter.

« Respirez, vous êtes à la montagne » affiche magnifiquement Valloire sur fond de paysages immaculés ... Pourtant d'après Air Rhône-Alpes, on s'aperçoit qu'entre 1000 et 2000 mètres, plus on monte en altitude, plus les concentrations en mauvais ozone augmentent, alimentées par la pollution locale, régionale, nationale et mondiale.

En quelque sorte, les gros 4x4 repartis en ville continuent de polluer la montagne.

Alors, ne pleurons pas les hivers sans neige, les crues torrentielles, le manque d'eau, l'instabilité des pentes : ils ne sont que la conséquence de notre inconséquence.

À l'heure où au nom de l'état de la planète, il est demandé très légitimement à tous les citoyens de vertueux efforts en faveur d'un moindre gaspillage énergétique, la promotion des pratiques motorisées à des fins de loisir nous semble relever de l'irresponsabilité et de l'incivisme.

RÉFLEXION

Un homme politique a le devoir de dire, surtout dans une démocratie, ce qu'il pense pour contribuer à ce qu'il prenne une décision.

En démocratie, le peuple doit juger lui-même (...). Il faut qu'il ait entendu le pour et le contre, les opinions qui s'opposent. Et par conséquent, il faut que chacun lui ait parlé franchement. Si ceux qui viennent s'exprimer devant lui, jouent de démagogie, d'habileté, fardent la vérité pour favoriser leur propre carrière, ils ne fournissent pas à l'opinion publique, les moyens de se former une opinion valable. Et par conséquent, ils fourvoient l'opinion publique. En conséquence, en démocratie, rien n'est plus important que la vérité.

Pierre Mendès-France

Émission « Radioscopie »
France Inter, 1973.



Vivre et
Agir en Maurienne

Quand le sage pointe du doigt le bétonnage et l'urbanisation galopante, l'imbécile accuse Météo France"
Proverbe niçois

Quand le sage pointe du doigt les montagnes de déblais du Lyon-Turin, l'imbécile ne voit que les tags No Tav.
Proverbe mauriennais

DES SOLUTIONS POUR AMÉLIORER LA SITUATION

1- L'Autoroute Ferroviaire Alpine, et plus globalement la ligne de chemin de fer marchandise Dijon-Modane-Turin sont sous-utilisées. Au lieu des 20 trains circulant par jour actuellement, cet axe pourrait en supporter 120, ce qui permettrait ainsi de diminuer significativement la circulation des poids lourds, gros pourvoyeurs d'émissions de particules fines dues au diesel.

2- Le développement de transports en commun à des tarifs plus incitatifs.

Pour exemple, un trajet Modane – Saint Jean de Maurienne en TER revient à 6.40 €, alors qu'un trajet en voiture de taille moyenne permet une économie d'environ 20 %. Un trajet en bus Aussois – Modane coûte 8.20 €, alors qu'en voiture de taille moyenne l'économie est d'environ 75 %. L'on comprend dès lors aisément sur quel type de transport se porte le choix des déplacements.

C'est le conseil régional qui a compétence en matière de Transports Collectifs. Les élections régionales ayant lieu en décembre, il est temps de questionner sur ce sujet les candidats s'y présentant.

Nous avons également tous le choix, de choisir à l'achat, un véhicule le plus sobre possible en énergie, ainsi que d'adopter au quotidien un type de conduite avec le pied léger. S'engager résolument dans le co-voiturage, aura pour avantage supplémentaire de renouer des relations humaines trop souvent distendues dans notre société.

3- En ce qui concerne, l'émission des particules fines dues au chauffage fioul et bois, et bien sûr dans le cadre de maisons déjà construites, la rénovation passe avant tout par une meilleure isolation. Paille, chanvre, laine de bois... sont les nouvelles méthodes d'isolation qui gagnent peu à peu la Haute Maurienne. Des matériaux modernes et performants qui viennent compléter les techniques traditionnelles. Les modes de chauffage à privilégier sont donc la biomasse, le solaire, et en dernier lieu, le chauffage au bois à foyer fermé.

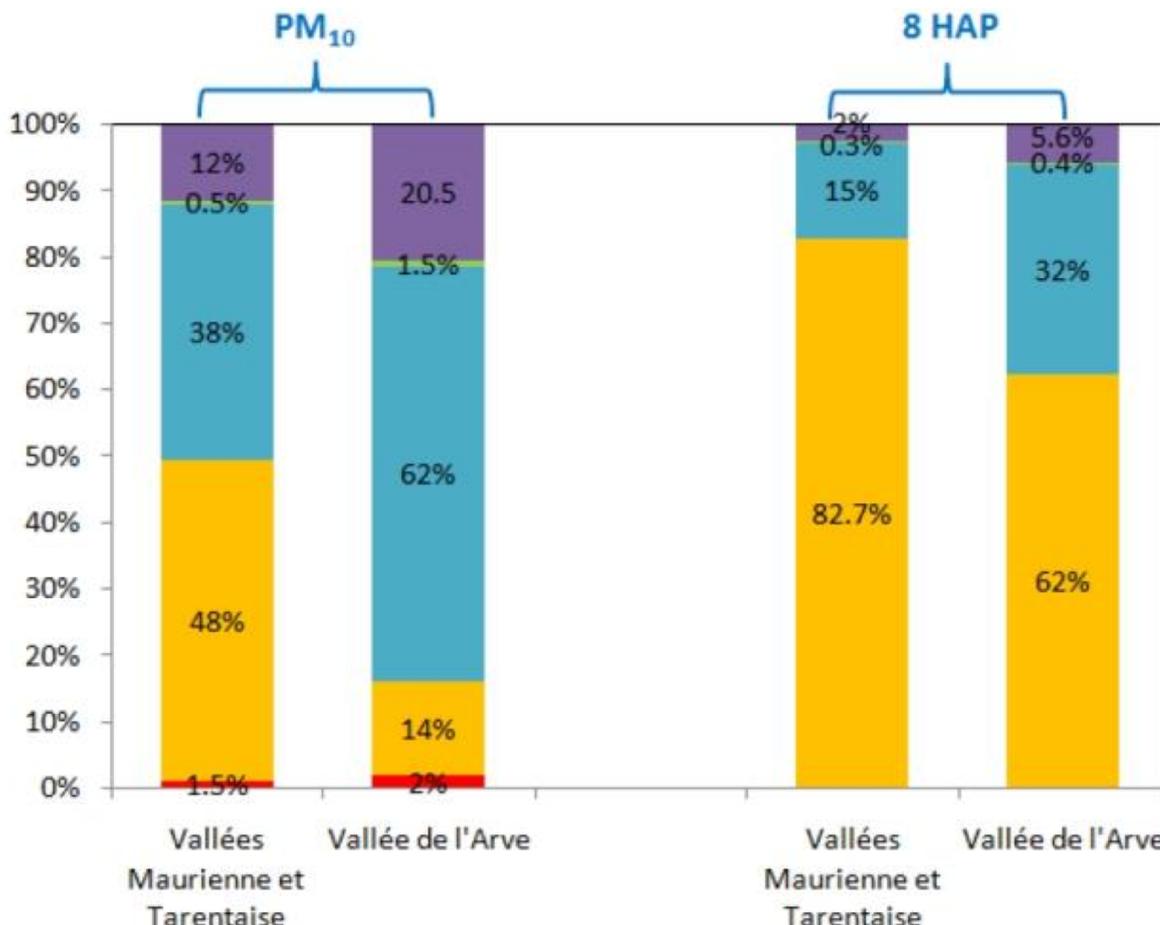


NOUVEL ÉCLAIRAGE

par Daniel Ibanez

Second ouvrage très documenté sur les manoeuvres politiciennes et les conflits d'intérêt dans le projet de la LGV Lyon-Turin. Daniel Ibanez montre les mensonges, les manipulations et les approximations des auteurs de ce projet pharaonique. Cette lettre au juge est un cri d'alarme pour la démocratie, les valeurs de la République et la défense des contribuables que nous sommes.

Inventaire sectoriel pour les Particules et Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques dans les vallées de la Maurienne, de la Tarentaise et de l'Arve en 2010. (source : Air Rhône-Alpes)



Nota: les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) présentent une forte toxicité et sont générés par une combustion incomplète de pétrole, fioul, charbon, bois etc...

- Transports
- Tertiaire
- Résidentiel
- Industrie
- Agriculture/nature

FRET FERROVIAIRE : LE VRAI SABOTAGE

Selon l'Office Fédéral des Transports Suisse (OFT), au premier semestre 2015, le rail a encore augmenté sa part de marché à 69,2% pour le transport de marchandises transalpin par rapport à la route. Ainsi en Suisse 13,8 Millions de tonnes de fret international sont passées par le rail, essentiellement sur la ligne historique du Gothard quasiment de même profil en long que la ligne actuelle Ambérieu - Modane -Turin, sur laquelle transitent actuellement seulement 3,2 millions de tonnes/an, soit près de 3 fois moins que dans les années 1990 avant sa mise au gabarit européen.

La Suisse démontre qu'avec une politique volontariste en faveur du rail : quand on veut on peut ! En France, qu'attend-t-on pour mettre les marchandises sur le train ?

C'est sans compter avec le travail de sape des détracteurs de tous bords de la ligne historique du Montcenis, ils distillent à l'envi l'idée que sa capacité serait limitée, car trop pentue, car du XIX^e siècle, car trop bruyante, alors que différentes expertises dont celle de SNCF Réseau (ex RFF) évaluent cette capacité entre 15 et 20 millions de tonnes/an, et que des améliorations contre les nuisances sonores sont possibles.

En lobbyistes, ces détracteurs ont affirmé en 2013 devant les parlementaires, contre toute réalité, que cette ligne ne pouvait être modernisée et sécurisée, alors que les travaux de mise aux normes et au gabarit de ses ponts et tunnels étaient déjà réalisés !

Ils prétendent aussi que ses coûts d'exploitation seraient trop élevés pour être compétitive par rapport à la route, alors qu'aucune politique volontariste pour le transfert modal n'a été mise en œuvre en faveur du rail. Ainsi, le service d'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) Aiton-Orbassano est maintenu en sous capacité depuis 2003 faute d'investissements et de décision pour son prolongement jusqu'à Ambérieu en Bugey.

A contrario des mesures en faveur de la route ont été prises : autorisation de circulation des méga-camions de 40T, suppression de l'écotaxe, moindre augmentation des péages pour les PL, ouverture du 2^{ème} tube du tunnel du Fréjus à la circulation qui aura pour effet de fluidifier le trafic routier en transformant la Maurienne en aspirateur à camions.

Il faudrait donc, pour eux, à tout prix, construire la Nouvelle Ligne Ferroviaire Lyon-Turin. Mais ils sont incapables d'en démontrer la pertinence socio-économique, pour en avoir sous-estimé les coûts, et gonflé les prévisions de trafic, ce qu'a dénoncé à plusieurs reprises la Cour des Comptes.

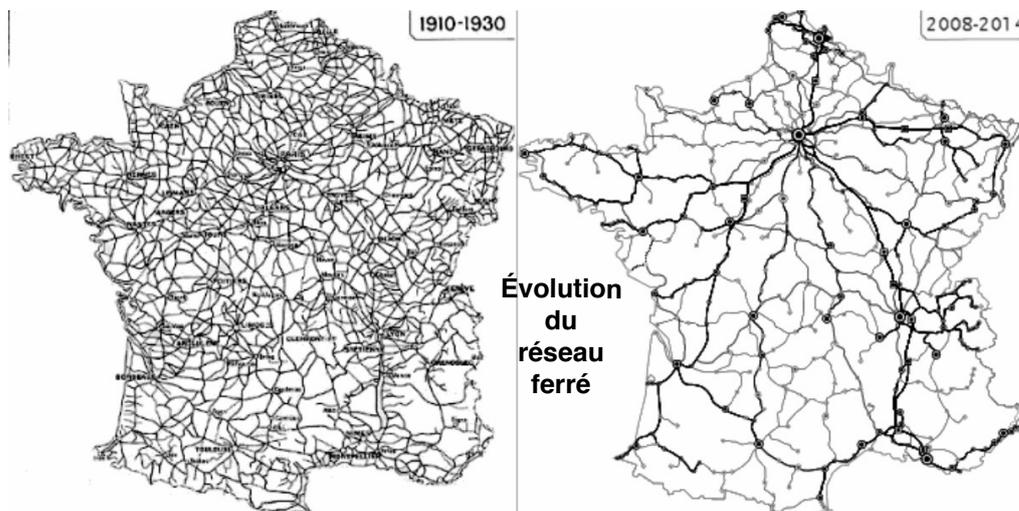
En tout état de cause cette nouvelle infrastructure, si elle se réalisait, ne serait pas opérationnelle, au bas mot, avant 25-30 ans, laissant en attendant les camions circuler dans les Alpes au plus grand profit des sociétés autoroutières, et au plus grand dam des populations exposées à la pollution du diesel.

Alors que l'OMS a déclaré les émissions des moteurs diesel comme

cancérogènes certains, mettant en danger les populations, les détracteurs de la ligne historique seront-ils traduits en justice pour mise en danger de la vie d'autrui suite à la plainte contre X déposée par des citoyens, des élus, et des associations, dont Vivre et Agir en Maurienne, faute d'agir maintenant pour mettre le fret sur la ligne existante ?

Contrairement aux paroles de l'écrivain italien Erri de Luca, jugé pour incitation à saboter le chantier du tunnel de base transalpin qu'il considère comme inutile et nocif, et qui revendique dans son livre "la parole contraire" que "l'emploi du verbe saboter ne se réduit pas au sens de la dégradation matérielle", les détracteurs de la ligne historique, eux, ne prononcent pas le mot sabotage, mais le résultat de leur campagne de dénigrement, est bien réel avec la baisse du trafic sur cette ligne.

À leur manière, ils participent au sabotage global du fret ferroviaire en France qui a régressé de 40% entre 2003 et 2013, avec en toile de fond la déstabilisation de la SNCF dont les différentes branches se font concurrence, et le dumping social généralisé dans tout le secteur des transports. En point d'orgue de ce sabotage, le gouvernement a abandonné en avril 2015 le projet de feroutage de l'autoroute ferroviaire atlantique au profil pourtant favorable d'un réseau de plaine, c'est pourtant l'argument avancé par les promoteurs du Lyon-Turin pour gommer les Alpes.



LETTRE DE LA VANOISE : LA COMPLAINTÉ DU PIVERT

« Vous oubliez que les fruits sont à tous, et que la terre n'est à personne » disait Jean Jacques Rousseau. Certains sont plus chanceux puisqu'ils sont au pied de l'arbre. Cela n'en fait pourtant pas les uniques usagers des bienfaits de cet arbre. La nature donne gratuitement, sème à tout vent, partage avec profusion ses fruits et permet à de nombreuses espèces de s'épanouir. Par exemple, le pivert inspecte les troncs à la recherche de larves et d'insectes qui s'incrument dans les écorces. À l'instar

des autres membres de cette famille d'oiseaux, il est considéré comme le "médecin" des forêts. Son sifflement caractéristique devrait nous alerter.

En 1963, à la création du Parc national, un virage décisif était pris pour sauvegarder des paysages exceptionnels et un animal emblématique : le bouquetin. Il fallait sauver cet animal après des siècles de chasse et ces paysages de la voracité des aménageurs. Le pari est réussi. Ces cimes, petites ou grandes, sont escaladées et traversées par des gens du pays et bien plus encore par des montagnards occasionnels. Randonner, contempler, apprendre, observer, découvrir font se rencontrer les habitants des vallées et les habitants d'ailleurs. Certains viennent de bien loin pour parcourir les sentiers.

Maintenant, nous devons envisager un tourisme multi-saisons dont l'image et les atouts du Parc National sont une valeur inestimable. C'est un partenariat entre un territoire protégé et différentes activités économiques : l'agriculture, la sylviculture, le tourisme. Surtout, c'est la mise en commun d'une nouvelle façon d'appréhender notre territoire. En Maurienne, de St André à Bonneval et en Tarentaise, de Pralognan à Val d'Isère, ce partenariat devrait être un départ pour une conscience partagée.

Aujourd'hui, la Charte du Parc national de la Vanoise est aussi un engagement pour l'avenir. Ce Parc National est notre bien commun, non seulement pour les 29 communes riveraines mais pour tous ceux qui viennent le visiter et le découvrir. Il est devenu au fil des années l'emblème majeur de notre territoire, ainsi connu du monde entier.



Pour certains, le loup est devenu un bouc émissaire facile afin de rejeter le Parc National de la Vanoise. Ce n'est pas le loup qui étouffe les éleveurs, mais le système économique libéral qui ne reconnaît pas la juste valeur du travail des agriculteurs et des éleveurs qui nous nourrissent. Le développement des circuits courts et un meilleur prix sont des solutions réelles qui demandent une vraie volonté politique. À notre époque, sur les

produits alimentaires, les labels fleurissent avec plus ou moins de bonheur et de garantie pour les consommateurs. Le label Parc National peut aussi aider à promouvoir et à sauvegarder notre agriculture de montagne.

Notre monde est devenu une tapisserie rongée par des mites. Les nombreuses activités humaines ne laissent que des lambeaux de forêts et de prairies, des miettes de lacs et de rivières, des fragments de biodiversité, des relations tronquées, des tranches de vie animale... Le PNV est un bout du monde, une part de cette nature encore épargnée.

Ce Parc National est notre domaine collectif, un patrimoine universel de renommée internationale. À l'heure du changement climatique, les 2 zones terrestres qui connaissent un réchauffement rapide et important sont les hautes latitudes polaires et les hautes altitudes montagneuses. La Vanoise offre une vraie alternative au tourisme hivernal jusqu'ici fondé sur le ski. Nous devons donc avoir une vraie vision d'avenir en alliant nos atouts que sont l'agriculture, la culture montagnarde et ce Parc avec ses espaces préservés.

Vivre et
Agir en Maurienne



ERRI DE LUCA RELAXÉ

L'écrivain italien Erri De Luca, assigné en justice par les dirigeants de Lyon-Turin ferroviaire (LTF) pour avoir déclaré à la presse en 2013 : les « sabotages sont nécessaires pour faire comprendre que le TGV est une œuvre nuisible et inutile », a été relaxé, lundi 19 octobre. Le parquet de Turin avait requis huit mois de prison ferme pour « incitation au sabotage » contre M. De Luca, (...).

Avant que la cour ne se retire pour délibérer, Erri De Luca a répété, debout, qu'il considérait « le verbe saboter [comme] noble et démocratique » :

« Je défends l'origine du mot saboter dans son sens le plus efficace et le plus vaste. Je suis prêt à subir une condamnation pénale pour son emploi, mais non pas à laisser censurer ou réduire ma langue italienne. »

Cet écologiste longtemps militant d'extrême gauche a conclu en se disant une nouvelle fois convaincu que « la ligne soi-disant à grande vitesse en val de Susse d[eva]it être freinée, entravée, donc sabotée pour la légitime défense de la santé, du sol, de l'air, de l'eau d'une communauté menacée ». « Une injustice a été évitée », a simplement commenté M. De Luca peu après le verdict.

Le Monde (extraits) du 20 octobre 2015