

ACTU

ÉDITO

À quand l'âge de raison ?

Beau temps, pics de pollution ... « Ne bougez plus, ne respirez plus, ne sortez pas vos enfants », et dans le même temps, on favorise la croissance du trafic routier en investissant dans le 2^{ème} tube du tunnel du Fréjus pour l'ouvrir à la circulation.

L'eau, bien précieux indispensable à la vie humaine ... Alors, pourquoi prend-on le risque d'assécher cette ressource essentielle en creusant des kilomètres de galeries pour la ligne à grande vitesse Lyon-Turin ?

Le paysage, la biodiversité, atouts majeurs pour la qualité de nos sites et l'économie touristique ... Comment peut-on les dénaturer sous des millions de mètres cubes de déblais ?

Produire et consommer localement s'impose comme une évidence et pourtant plusieurs hectares de terres agricoles disparaîtront sur le tracé du Lyon-Turin.

Force est de constater que ce petit bout de planète qu'est la Maurienne ne s'oriente pas dans une direction très réaliste telle que nous la concevons et telle que l'exprime Pierre Rabhi :

« La planète Terre est à ce jour la seule oasis de vie que nous connaissons au sein d'un immense désert sidéral.

En prendre soin, respecter son intégrité physique et biologique, tirer parti de ses ressources avec modération, y instaurer la paix et la solidarité entre les humains, dans le respect de toute forme de vie, est le projet le plus réaliste, le plus magnifique qui soit. »

Annie Collombet, Présidente

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
MARDI 27 MAI 2014
20 heures
Salle Jean Louis Barrault (sous le théâtre)
ST JEAN DE MAURIENNE

LGV LYON-TURIN
MENACES SUR LES VALLÉES ALPINES

Pensé depuis 1991, le projet Lyon-Turin prévoit un tunnel de base de 57 km entre la France et l'Italie. Il implique, en France, le creusement d'autres tunnels (massifs de Belledonne, de Chartreuse, de l'Epine) et la construction de 200 km de voies nouvelles.

En Italie, le mouvement NO-TAV s'oppose au projet depuis le début et dénonce la militarisation du Val de Susse (galerie de reconnaissance de la Maddalena).

UN PROJET INUTILE ET CÔUTEUX

Envisagé d'abord pour une ligne TGV, il est prévu aussi pour le transport fret Libérer la route des trop nombreux poids lourds est une idée séduisante. Mais les prévisions d'une forte croissance du trafic, établies dans les années 90, s'avèrent remises en cause : baisse des flux marchandises aux tunnels du Mont Blanc et du Fréjus.

Le faible développement du ferroutage (Autoroute Ferroviaire Alpine) souligne bien le manque de véritable volonté politique des élus dans ce sens. Bien qu'opérationnelle depuis les travaux de mise au gabarit (tunnels, ponts, quais...), la ligne existante est sous utilisée à moins de 20% de ses capacités.

Le coût du projet global n'a cessé d'augmenter passant de 12 milliards d'euros en 2002 à plus de 26 milliards en 2012, dérive financière prévisionnelle dénoncée par la Cour des Comptes ; celle-ci a recommandé de ne pas abandonner l'alternative de la ligne actuelle.

La Commission Mobilité 21 chargée de prioriser les projets d'infrastructures de transport n'a pas retenu les accès français au tunnel de base comme prioritaires du fait d'absence de saturation prévisible de la ligne existante à l'horizon 2035. Elle enfonce le clou en précisant que le financement du Lyon-Turin empêcherait le lancement d'autres opérations prioritaires telles que la maintenance du réseau ferré existant, le développement des lignes TER, etc... pour les 15 ans à venir. De fait dès 2014 suite aux restrictions budgétaires draconiennes nombre de projets de mobilité durable sont ajournés.

Mais quelques centaines de Millions d'euros sont sanctuarisés pour lancer dès 2015 les travaux de jonction entre les deux descentes de St Martin la Porte et La Praz préfigurant le tunnel de base.

Passant outre les recommandations de bon sens de la Commission Mobilité 21, et de la Cour des Comptes, le Premier Ministre a tout de même signé en août 2013 l'arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP) pour le Tronçon St Exupéry-St Jean de Maurienne. Cet arrêté fait l'objet d'un recours déposé par les opposants au Lyon-Turin auprès du Conseil d'Etat aux motifs principaux de l'absence d'intérêt public, et d'irrégularités relevées lors de l'enquête d'utilité publique. Le recours regroupe 1400 signatures de citoyens, d'élus et d'associations dont VAM. Affaire à suivre...



L'ombre de la corruption

La Commission européenne, dans un rapport daté 3 février 2014 a tiré la sonnette d'alarme sur les risques de corruption, qui peuvent faire s'envoler les coûts de la LGV.

En citant la Cour des Comptes italienne, la Commission européenne souligne qu'en moyenne, le coût de la corruption sur les ouvrages publics est estimé à 40 % de la valeur des appels d'offre : sur les grands ouvrages comme la reconstruction de l'Aquila après le séisme de 2009, l'Expo de Milan de 2015 ou la LGV Lyon-Turin « il y a le risque que les financements puissent être détournés par la criminalité » explique l'institution de l'Union européenne. (...)

Compte tenu de la situation des finances publiques de la France et de l'Italie, faut-il vraiment payer 26 milliards d'euros (voire bien plus) pour une ligne ferroviaire, où il y en a déjà une ?

Andrea Barolini pour Reporterre

ADHÉSION 2014

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% de vos cotisations déductibles de votre revenu imposable)



POUVOIR 2014

Je soussigné(e),
membre de Vivre et Agir en Maurienne
Donne tout pouvoir à
Mme/M.....
pour l'assemblée générale du 27 mai 2014.
Signature :

Envoyer à C. Couvert ou remettre à la personne mandatée

DES NUISANCES DURABLES

- confiscation de 1500 Ha de terres agricoles
- volume (18 millions de m3 pour le tunnel) et nature des déblais (amiante, uranium...)
- transport et stockage des déblais (bruits, poussières, circulations...)
- bouleversements des paysages naturels
- modification définitive des réseaux hydriques par les km de galerie et tunnel agissant comme des drains.
- atteintes écologiques (faune et flore)

L'ALIBI DE L'EMPLOI

Une prévision alléchante de 10 000 emplois sur 10 ans pour l'ensemble du projet (3500 pour le tunnel au maximum du chantier) semble bien optimiste : au St Gothard en 2009, 1800 personnes embauchées, la plupart venues d'ailleurs.

Projet pharaonique et dévastateur en période de crise et de restrictions sociales, le Lyon-Turin, vitrine orgueilleuse d'une société libérale, fait fi de l'homme et de la nature au profit de quelques grandes entreprises.

André DUPLAN

La pollution ennemi public n° 1

Selon les enquêtes récentes, la pollution atmosphérique provoquerait 42 000 morts par an, rien qu'en France.

L'OMS (organisation mondiale de la santé) indique que près de 7 millions de personnes sont décédées prématurément en 2012, du fait de l'exposition à la pollution de l'air. Au chapitre des conséquences : maladies cardio-vasculaires dont les AVC (accidents vasculaires cérébraux), cancers, maladies respiratoires.

Qu'en est-il pour la Maurienne au regard des différents polluants mesurés ?

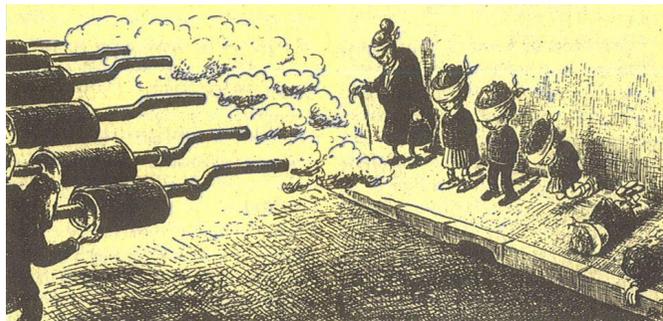
- ✓ Le dioxyde d'azote (NO2)

Une étude à proximité des autoroutes des pays de Savoie a montré que dans une bande d'environ 50 m de part et d'autre de la chaussée, les concentrations de NO2 sont supérieures à la valeur limite et que l'effet des concentrations de l'autoroute se fait ressentir jusqu'à 100 mètres de l'axe routier pour ce polluant.

Si pour 2013 le capteur de Saint Jean de Maurienne donne des chiffres satisfaisants, celui de Saint Julien Montdenis respecte l'objectif de qualité français mais pas l'objectif suisse et dépasse la valeur limite pour la protection de la végétation.

- ✓ Les poussières inférieures à 10 microns (PM10)

Les capteurs de Saint Julien et de Saint Jean respectent l'objectif français mais pas l'objectif suisse.



Vivre et
Agir en Maurienne

Changer de logique

La perspective de cette LGV est un non-sens écologique et philosophique.

Écologique : le coût énergétique pour la construction et le percement des tunnels ne sera pas compensé par l'éventuel gain du rail sur la route ; la destruction de nombreux milieux naturels et agricoles ne seront jamais remplacés ; la perturbation des réseaux hydrogéologiques, que les études d'impacts minimisent, sera irréversible.

Philosophique : ce nouvel axe favorise le système économique libéral, la logique d'échanges sur grandes distances, la croissance éffrénée.

S'opposer à la LGV n'est pas un combat d'arrière-garde, mais bien une vision d'avenir. L'environnement est vu comme un simple décor : la nature a été reléguée à une simple fonction d'entourage. Les plantes et les animaux sont devenus nos subalternes. Ils sont traités comme s'ils n'étaient qu'à notre seule disposition. Nous pouvons donc nous les approprier et les abîmer sans remords et sans vergogne. Nous sommes même passés de l'exploitation à l'asservissement avec notre obsession du calcul et l'oubli de la pensée : le court terme est privilégié par ce que la nature peut nous procurer grâce à nos technologies dites avancées.

La nature a été simplement réduite à de la matière et à de l'énergie. Pour nous, elle est devenue insensible, dépouillée de vie, comprise à travers des concepts mathématiques, physiques, économiques et financiers. Nos technologies bien que tirées, voire inspirées de la nature, nous en ont éloignés, séparés et bannis. Pourtant cette nature est notre cantine, notre pharmacie, notre salle d'eau, notre maison, notre avenir.

- ✓ L'ozone (O3)

Une étude de 2011 dans le Parc National de la Vanoise (PNV) et dans les territoires d'altitude a montré que l'ozone est très présent en altitude, les concentrations les plus élevées se retrouvant en haute altitude alimentées par la pollution locale et par la pollution mondiale.

En particulier, les concentrations en ozone au Plan du Lac (altitude 2370m) porte du Parc sur la commune de Termignon, dépassent la valeur limite pour la protection de la végétation.

Sauf à considérer que le citoyen français résiste mieux aux agressions polluantes que le citoyen suisse, sauf à estimer que nos forêts et nos plantes peuvent périlcliter, force est d'admettre que la médiocrité des résultats enregistrés inquiète dans un pays de montagne où l'on vient se ressourcer, respirer, admirer, faire du sport.

En juillet 2013, Vivre et Agir en Maurienne, l'Association pour le Respect du Site du Mont Blanc, ont déposé plainte contre X auprès du Procureur de la République de Chambéry pour risque lié à l'exposition des personnes aux émissions des moteurs diesel. Nous avons argumenté sur le fait que la ligne ferroviaire actuelle sous-utilisée permettrait d'acheminer au moins 14 millions de tonnes supplémentaires de fret. L'absence d'utilisation de cette infrastructure de transport ferroviaire surexpose les personnes à des risques de cancers. Leurs origines se trouvent dans la circulation de poids lourds dans les vallées alpines alors qu'un moyen de transport non polluant existe et n'est pas utilisé à plein.

Au plan national, suite à la multiplication des pics de pollution, les associations : Écologie sans frontière, Respire et le Rassemblement pour la planète, viennent de déposer une plainte contre X pour mise en danger de la vie d'autrui auprès du Procureur du pôle santé publique au tribunal de grande instance de Paris.

À l'instar du Docteur Carlos Dora, coordonnateur OMS pour la santé publique, nous ferons nôtre sa conclusion :

« Une pollution atmosphérique excessive est souvent la conséquence des politiques non durables menées dans des secteurs comme le transport, l'énergie, la gestion des déchets et l'industrie. Dans bien des cas, des stratégies plus saines seraient également plus économiques à long terme en raison des économies en dépenses de santé, mais aussi des bénéfiques pour le climat. »

Annie COLLOMBET

« Durant la plus grande partie du siècle dernier, la croissance économique était fondée sur ce qui apparaissait comme une certitude : l'abondance des ressources naturelles. Nous avons épuisé nos ressources minières sur notre chemin vers la croissance, nous avons brûlé nos forêts et notre pétrole sur notre chemin vers la prospérité. Nous avons cru à la consommation sans conséquence. Ces jours-là sont enfuis. Sur le long terme, ce modèle est une recette pour un désastre. Ce modèle est un pacte de suicide global. »

Ban Ki Moon

Secrétaire général de l'ONU, Janvier 2011, Forum économique mondial.

Vivre et
Agir en Maurienne

Nous inscrivons une empreinte de plus en plus profonde et de moins en moins réversible dans notre environnement. La réduction et le fractionnement des habitats naturels s'accroissent par la déforestation, l'agriculture intensive, les réseaux routiers et autoroutiers, les lignes ferrées à grande vitesse, l'extension des villes, la pêche industrielle, le vacarme de nos machines, les pollutions lumineuses, chimiques et nucléaires, le changement climatique... Non seulement ce mode de vie n'est pas durable pour le futur, mais il n'est pas équitable pour le présent.

Or sans cette nature qui nous environne, nous ne pouvons survivre. Nous nous extasions devant la beauté d'un paysage, le bleu du ciel, la sérénité d'une forêt, la qualité d'un troupeau animal comme si cette nature n'était qu'une représentation, une ambiance sans connaître et encore moins comprendre l'essence de ces choses.

Nous conservons et sauvegardons dans nos musées des œuvres d'art humaines sans voir que nos paysages sont aussi des chefs d'œuvre à préserver. Nous devons donc changer notre rapport au monde, notre pensée devenue « hors sol », apprendre encore et découvrir de nouvelles connaissances afin d'éviter un mauvais usage de ce monde. Comme face au doublement du tunnel routier du Fréjus, s'opposer à la LGV Lyon-Turin est un nouveau pas en ce sens. Soyons avant-gardistes !

Philippe DELHOMME

Ce ne sont pas les infos qui nous font défaut. Ce qui nous manque, c'est le courage de comprendre ce que nous savons déjà et d'en tirer les conséquences.

Sven Lindqvist