

n°16

Contact : Villarbernon  
73140 St Michel de Maurienne  
04.79.56.57.40 – 06.87.36.15.93

## ÉDITO

### Qui veut tuer son chien, l'accuse de la rage

Le projet Lyon Turin a toujours été présenté comme la solution miracle à l'asphyxie des vallées par les camions, valeur de fret, rapide, souterrain et silencieux, pourvoyeur d'emploi, en quelque sorte, la potion magique ! Ses partisans ont alors dû convaincre de l'inadaptation et de l'obsolescence de la ligne historique.

#### **Il faut anticiper la hausse permanente du trafic international.**

**FAUX** : le trafic rail et route du Fréjus et du Mont Blanc diminuent depuis 1998. Il s'agit d'échanges Est-Ouest entre Rhône-Alpes et l'Italie du Nord, trafic en baisse compte-tenu de la désindustrialisation de ces 2 régions.

#### **La ligne actuelle manque de capacité.**

**FAUX** : d'après les organismes officiels, LTF, RFF, l'Europe, la Cour des Comptes, les estimations vont de 15 à 22 millions de tonnes contre 3,4 millions de tonnes transportées sur le rail en 2012.

#### **Le tunnel existant n'est pas sécurisé.**

**FAUX** : Frédéric Cuvillier, ministre des Transports affirmait au Sénat le 5 juillet 2012 : « ce tunnel a fait l'objet de commissions de sécurité et il est conforme aux exigences formulées. »

#### **La pente d'une infrastructure du XIXème siècle interdit un report modal massif.**

**FAUX** : la ligne ferroviaire suisse du St Gothard qui a le même âge et les mêmes caractéristiques a fait passer 5 fois le volume actuel de la ligne existante.

Alors, pourquoi les Suisses et les Autrichiens construisent-ils de nouveaux tunnels de base ? Leurs 2 pays se trouvent sur un axe Nord-Sud de circulation des marchandises provenant notamment d'Asie, axe qui a bien connu une augmentation des tonnages transportés. Les lignes existantes arrivant à saturation, il devenait logique d'en construire d'autres.

En conclusion, opter pour l'amélioration et l'utilisation optimale de la voie ferrée actuelle, c'est choisir un report rapide de la route vers le rail ; laisser le lobby pro Lyon Turin imposer ses volontés, c'est repousser le report modal à 20 ou 30 ans.

Annie Collombet, présidente.

### ASSOCIATIONS ALLIÉES



SAVOIE 73



*Le blog de l'Environnement en Maurienne,  
c'est une seule adresse:*

<https://vivreetagirენmaurienne.wordpress.com/>

*l'actu sur le Lyon-Turin,  
le tunnel du Fréjus,  
la qualité de l'air,  
la pollution au fluor ....*

# ACTIVITÉS EN 2014

Vivre et Agir en Maurienne

## - Ligne grande vitesse Lyon-Turin

Le 21 février à Modane, VAM a organisé une réunion publique au cours de laquelle Daniel Ibanez a développé avec brio les aspects économiques du sujet.

VAM a participé le 22 février à Lyon et le 9 juin à Chambéry aux manifestations contre les grands projets inutiles et imposés. Le 27 septembre VAM a organisé de Lanslebourg à Saint Jean de Maurienne une caravane festive d'information sur le Lyon-Turin.

## - Pollution

Avec plusieurs associations, VAM a rencontré la députée Béatrice Santais, le Préfet de la Savoie et les responsables de la SNCF afin d'obtenir l'interdiction des poids lourds les plus polluants, le report du fret routier sur le ferroviaire, l'application de l'écotaxe sur la RD 1006.

## - 2<sup>ème</sup> tube du tunnel routier du Fréjus

Concernant les déblais, VAM a rencontré les maires du Freney et de Sardières et sollicité les maires de Modane, Fourneaux ainsi que le sénateur Michel Bouvard.

## - Classement de la Lauzière

Le 18 mars, VAM, la Frapna Savoie et Vivre en Tarentaise étaient reçus par le Sous Préfet de Saint Jean de Maurienne pour faire le point sur la protection de ce massif remarquable.

## - Forum des associations du canton de Saint Michel de Maurienne

Le 4 octobre VAM y tenait un stand.

## - Commissions officielles

VAM est membre de différentes commissions :

- Le comité de suivi des sites Seveso de Maurienne
- La commission consultative de Savoie Déchets
- Le comité de pilotage du plan pastoral territorial Maurienne
- Le comité de pilotage de plusieurs sites Natura 2000

## - Les priorités pour 2015

Faire annuler la décision de transformer le 2<sup>ème</sup> tube du tunnel routier du Fréjus en voie de circulation.

Obtenir l'organisation d'une ligne de ferroutage d'Ambérieu dans l'est lyonnais à Orbassano en Italie,

Informer sur l'inutilité du Lyon-Turin, gouffre financier et désastre écologique mobilisant les finances publiques et reportant le transfert modal à 30 ans,

Lutter contre la pollution de l'air et inviter les communes à intervenir dans la plainte contre X pour sous utilisation de la ligne ferroviaire existante.

Annie Collombet

### POUVOIR 2015

Je soussigné(e), .....  
membre de Vivre et Agir en Maurienne  
Donne tout pouvoir à  
Mme/M.....  
pour l'assemblée générale du 24 avril 2015.  
Signature :

Envoyer à C. Couvert ou remettre à la personne mandatée

### ADHÉSION 2015

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)

## TUNNEL DU FRÉJUS : MENSONGE D'ÉTAT !

À quoi peut servir un tube de 8 m alors qu'une galerie de 4,80 m suffit amplement aux exigences de sécurité pour un tunnel routier tel que celui du Fréjus ? De toute évidence, il s'agit d'un tube de circulation.

Évidence non partagée par les juges qui avaient débouté les associations plaignantes\* au motif qu'elles ne pouvaient prouver leurs allégations.

Et pourtant, quelques mois plus tard, le 3 décembre 2012, l'accord franco-italien actait l'ouverture à la circulation de cette pseudo galerie de sécurité.

Circulez, y a rien à voir !

Annie Collombet

\* Vivre en Maurienne, Réagir !, Frapna Savoie, Fnaut, Association pour le Respect du Site du Mont Blanc.



Vivre et Agir en Maurienne

# LYON TURIN : QUEL VÉRITABLE BILAN CARBONE ?

Quelle quantité d'émissions de CO<sub>2</sub>, la Nouvelle Ligne Ferroviaire Lyon-Turin (NLFLT) permettra-t-elle d'éviter grâce au transfert modal des marchandises de la route sur le rail ?

La réponse à cette question est de première importance, elle doit prendre en considération les fortes émissions de CO<sub>2</sub> engendrées par sa construction et son exploitation.

Une étude publiée en décembre 2014 par l'institut EURAC de Bolzano (Italie) répond en partie au problème posé en examinant le cas de la nouvelle ligne du Brenner entre l'Autriche et l'Italie. Celle-ci comprend un tunnel de base de 55 km, comparable à celui de 57 km du Lyon-Turin. Les auteurs de l'étude ont calculé les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la construction et au fonctionnement de la nouvelle ligne ferroviaire avec plusieurs hypothèses de report modal.

Leurs conclusions font apparaître qu'avec le scénario le plus favorable, la consommation énergétique est si importante qu'il faudrait que la ligne soit utilisée à pleine capacité (environ 36 Millions de tonnes/an) et dans des conditions optimales pendant 20 ans pour qu'elle puisse enfin compenser les émissions de CO<sub>2</sub> liées à sa construction. Ce résultat est obtenu sous réserve que la politique mette en œuvre des mesures efficaces pour permettre un transfert réel du trafic de la route vers le rail. En plus il faudrait inverser la tendance observée au Brenner en 2012, avec 41,7 Millions de tonnes de fret dont 73 % sur la route et 27 % sur le rail.

L'équilibre du bilan carbone de la nouvelle ligne du Brenner, sera selon les auteurs de l'étude, difficile à obtenir. Alors qu'en sera-t-il pour le Lyon-Turin ? Les infrastructures seront encore plus lourdes à construire avec de nombreux tunnels pour un potentiel de transfert modal 2 fois moindre qu'au Brenner ?

En effet, il transitait en 2012 dans les Alpes du Nord françaises 22,4 Millions de tonnes de fret, tous modes confondus, avec une diminution du trafic depuis 1998 sans perspectives crédibles de rebond important à l'avenir. Si les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la construction du Lyon-Turin sont certaines, les compensations du report modal sont très aléatoires. Aussi le bilan carbone de l'opération risque de rester dans le rouge pendant de très nombreuses décennies.

Paradoxalement il faudrait une augmentation considérable du trafic pour « verdir » le bilan carbone du Lyon-Turin. Cela révèle toute la mystification du discours "écologique" des promoteurs du projet. Leur seul horizon est un modèle de développement économique toujours plus énergivore, exigeant toujours plus de transports de marchandises et de dumping social. Ils ignorent donc une nécessaire orientation vers une économie durable basée sur la sobriété énergétique et la relocalisation de certaines activités.

En décembre 2015 se tiendra à Paris la conférence mondiale sur le climat (COP 21). À cette occasion, les effets d'annonces sur l'urgence de réduire les émissions de gaz à effet de serre occuperont tout l'espace médiatique. Mais le gouvernement français serait bien inspiré : - d'exiger un véritable bilan carbone du Lyon-Turin établi par des experts indépendants du Maître d'Ouvrage,

- d'ouvrir enfin un vrai débat démocratique sur ce projet, avant de dire, comme le Président Hollande « qu'il n'y a plus aucun frein pour lancer le Lyon-Turin ».

Plus que jamais, pour réduire rapidement et sûrement les émissions de CO<sub>2</sub> et la pollution dans les Alpes, l'urgence est au report du fret sur la ligne ferroviaire existante dont la capacité évaluée entre 15 et 22 millions de tonnes est utilisée à moins de 20%.

André DUPLAN

En savoir plus: <http://www.cipra.org/fr/nouveautes/un-mauvais-bilan-carbone-pour-le-tunnel-de-base-du-brenner>

## TUNNEL DU FRÉJUS : OBSCURE TRANSPARENCE !

Une fois l'utilité publique dévoyée, c'est le tunnelier engagé depuis la France qui a poursuivi le creusement côté italien et toujours contrairement à ce qui était écrit dans le dossier d'enquête d'utilité publique. C'est le canton de Modane qui après s'être fait empuiser par les déblais du côté français s'est vu gratifié d'une deuxième salve de gravats du côté italien.

Une partie d'entre eux a servi à divers travaux de pistes dans nos stations de ski, plateforme de lotissement et on envisage même de les utiliser en soubassement de zone agricole.

La nature de ces matériaux ? Nous avons pu en connaître la teneur jusqu'en octobre 2013 mais ensuite ... mystère !

Des élus interpellés : M. Avenière (maire du Freney) et M. Bouvard (sénateur et vice-président du conseil départemental), nous ont répondu en substance que s'ils avaient été dangereux, ils n'auraient pas été relargués dans la nature.

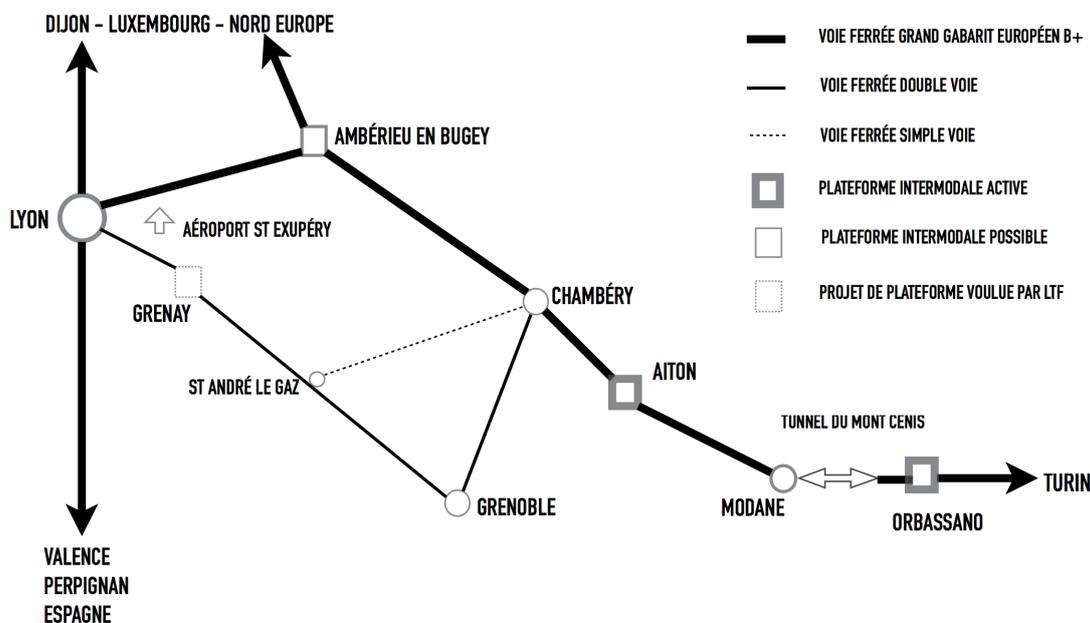
Il est vrai que pour les mêmes raisons, le nuage de Tchernobyl s'était arrêté à nos frontières...

Annie Collombet



## LE REPORT MODAL : DES MARCHANDISES SUR LE TRAIN

L'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) est un vrai succès puisqu'aujourd'hui avec 4 aller-retour entre Aiton et Orbassano, le taux de remplissage est de 86 %. Seulement en 2014, l'AFA ne représente que 2,6 % du trafic routier des Alpes du Nord contre 53,2 % pour le tunnel du Fréjus et 44,2 % pour le tunnel du Mont Blanc. Pour favoriser un vrai report rapide des marchandises de la route vers le rail, il faut allonger ce trajet de l'AFA et le raccorder à l'autoroute ferroviaire nord-sud de Bettembourg (Luxembourg) à Le Boulou (Perpignan). Actuellement, 175 km relie Aiton à Orbassano. Avec l'est Lyonnais, l'AFA atteint les 300 km. Mais il y a **deux options** pour une plateforme intermodale :



### AMBÉRIEU en BUGEY possède déjà de nombreux atouts :

- noeud ferroviaire entre deux lignes : Lyon-Culoz-Chambéry-Genève et Dijon-Bourg en Bresse- Lyon
- ancienne gare de triage
- voies ferrées mises au gabarit européen B+ depuis 2011
- connexion avec l'Autoroute ferroviaire Bettembourg-Le Boulou
- connexion possible avec le futur Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL)
- à proximité des autoroutes A40 (tunnel du Mont Blanc) et A43 (tunnel du Fréjus).

### GRENAY n'existe que dans les projets de LTF :

- le long d'une seule ligne Lyon-Grenoble
- bifurcation pour Chambéry par St André le Gaz avec une ligne à voie unique
- proche de l'A43 mais éloigné de l'A40
- tout est à construire.

Plusieurs rapports montrent l'intérêt d'Ambérieu : le rapport COWI pour l'Union Européenne de juin 2006 : capacité de la ligne entre 17,0 et 18,6 millions de tonnes par an ( rappel : 3,4 M t en 2012) et le rapport CGPC de juin 2006, sur évaluation de l'AFA : demande une plateforme sur Ambérieu et Dijon, et le rapport de la Cour des Comptes de février 2012 qui veut favoriser les autoroutes ferroviaires existantes.

Une étude de RFF de 2013 évalue le potentiel de Grenay avec une vingtaine d'hectares possibles. Mais il faut mettre au gabarit européen toute la ligne par sciage de quais, déplacements de signalisation et création d'évitement de quatre zones urbaines comme St Quentin-Fallavier, St André le Gaz ou Lépin le Lac. Les maires de Chambéry qui se sont succédés depuis Louis Besson défendent cette option car ils espèrent une LGV pour Chambéry. Le coût de ces aménagements est chiffré à 70 millions d'euros en 2013. Soit 20 fois plus que l'option par Ambérieu !

## LYON TURIN : CE QUE L'UE VA RÉELLEMENT PAYER

Les partisans du Lyon-Turin répondent souvent qu'une partie des coûts sera payée par l'Union européenne. C'est vrai. Mais la contribution de Bruxelles n'atteindra que 40 % du prix de la seule section transfrontalière. (...) l'Europe ne paiera que 3,4 milliards d'euros.

« Je n'ai jamais vu un projet être financé à hauteur de 40 % par l'Union européenne, renchérisait Michaël Cramer, europarlementaire allemand (les Verts). Parmi les derniers exemples, la ligne traversant Vienne : 3 % du montant a été payé par l'UE. Et pour Stuttgart-Ulm : 12 à 14 % (les deux ouvrages font partie de la ligne grande vitesse est européenne, Paris-Bratislava, ndr). Si l'Union européenne payait 40 % du tunnel, elle n'aurait quasiment plus les capacités de financer les autres projets ».

Or, d'après l'estimation de la Cour des Comptes, ce ne sont pas moins de 26,1 milliards qu'il faudra au final déboursier. Ce serait donc 23 milliards d'euros qui resteraient à la charge des Etats français et italien !

Selon Rémy Prud'homme, professeur émérite universitaire, « le coût de la ligne Lyon-Turin est plus élevé que celui de la ligne Paris-Londres. Les 26 milliards d'investissement seront intégralement à la charge des budgets publics, c'est-à-dire financés par une augmentation des impôts et/ou une augmentation de la dette.(...)»

Curieuse institution schizophrène : d'une main, elle exige que la France et l'Italie réduisent dette publique et impôt, de l'autre, elle les incite à faire de lourdes dépenses inutiles ».

Andrea Barolini pour  
Reporterre

Philippe Delhomme

## COLLISION DE COLLUSIONS

visions (voir VAM actu n°15). Les opposants sont des résistants à ce système économique et financier, indifférent à ce qu'est le bien commun. Déclaré d'utilité publique, le Lyon Turin n'est qu'un projet d'ordre privé pour défendre des intérêts privés. Nombre d'élus et de dirigeants de TELT ont des conflits d'intérêt ou mentent. Quelques exemples :

— En 2012, Jean Pierre Vial, sénateur, vice-président du Conseil général de la Savoie critique le tunnel ferroviaire historique de Modane : « L'actuel tunnel ferroviaire du Fréjus ne répond pas aux exigences de sécurité. » (voir Édito) Or il est vice-président de la Transalpine, lobby d'entreprises privées pour le Lyon-Turin. Autres membres de la Transalpine : les députés Bernadette Laclais et Hervé Gaymard, le sénateur Michel Bouvard, respectivement président et vice-président du Conseil général de la Savoie.

— le 6 mars 2015, un article dans Marianne révèle qu'une étude réalisée par des experts indépendants a démontré qu'« à la suite des reports de trafic sur le rail son bilan (carbone) deviendrait positif sept ans seulement après sa mise en service. » Parmi ces experts « indépendants », nous trouvons Gérard Mathieu, membre de cette même Transalpine. Qui est l'auteur de cet article ? Jean Sivardière, président de la Fnaut, défenseur du Lyon Turin.

— Hubert du Mesnil, président de TELT a été président de Réseau Ferré de France de 2005 à 2012. Il a fortement critiqué et dénigré ce même tunnel dont il a supervisé la mise au gabarit européen B+ avec la modernisation de la ligne côté français.

— Hubert du Mesnil est par ailleurs président de l'IGD : Institut de la Gestion Déléguée. Celui-ci est un groupement d'entreprises privées et d'État, formé de banques (HSBC, Crédit Agricole, Dexia, Société Générale...), du BTP (Spie Batignole, Bouygues, Eiffage Vinci...) de transporteurs (SNCF, RFF, Véolia, RATP, Cofiroute...) et de vendeurs d'énergie (EDF, GDF Suez, Dalkia, Idex...). Les entreprises privées peuvent obtenir des délégations de services publics et des marchés sur des chantiers de collectivités et d'État. Or des travaux ont débuté à St Martin la Porte en janvier 2015, pour creuser une pseudo galerie de « reconnaissance » à la dimension et dans l'axe du futur tunnel de base. Ce chantier de 400 millions d'euros a été confié à Eiffage et à Spie Batignole dont les bureaux à Chambéry se trouvent dans le même immeuble que ceux de TELT ! Conflits d'intérêt entre ceux qui exploitent, financent et exercent le pouvoir de contrôle de l'état !?

— Le 9 avril 2015, devant quelques 150 manifestants pour la plupart élus de la Maurienne, Béatrice Santais, députée-maire de Montmélian, s'opposait à la pollution de l'air par les camions en montrant que la principale solution était le Lyon Turin. Pourtant lors des vœux 2014 de M. Drouin président de la SFTRF gérante du tunnel routier de Fréjus, elle n'a nullement protesté quand il souhaitait une vive reprise du trafic routier.

— Lors de la même manifestation, Michel Dantin, député européen et maire de Chambéry, signifiait que la

baisse du trafic de marchandises était imputable à la crise de 2008. Tous les chiffres montrent que la baisse des trafics débute en 1998, ce qui va à l'encontre des prévisions de TELT qui annonçait une forte hausse pour justifier le Lyon Turin.

Tous ces gens ont perdu le sens du bien commun.

Le **bien commun** ce sont les **paysages** qui seront à certains endroits recouverts de gravats et déblais de façon irréversible. La vallée de la Maurienne a valorisé son patrimoine pour accueillir un tourisme inter-saisonnier. Ces efforts seront perdus dans la poussière, la pollution et la dégradation de la santé et de la qualité de vie.

Le **bien commun** c'est l'**eau** : par exemple, à Villarodin-Bourget, la galerie de reconnaissance a tari les sources du village. Le percement du tunnel de base et des autres tunnels de la LGV auront des répercussions irréversibles sur les zones aquifères traversées : assèchement, dérivation, pollution...

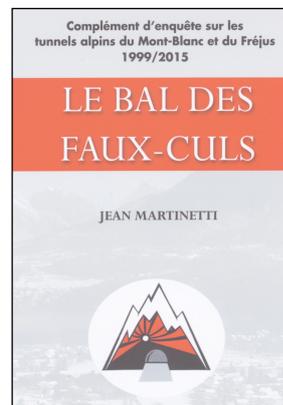
Le **bien commun** ce sont les **terres agricoles** : 1500 ha vont disparaître sous la future LGV et sous les déblais de tous les tunnels prévus entre Lyon et la frontière Italienne. Ce sont des territoires où vivent des paysans en particulier ceux de l'avant pays savoyard, qui s'opposent à ce projet.

Philippe Delhomme

## ÉCLAIRAGES !

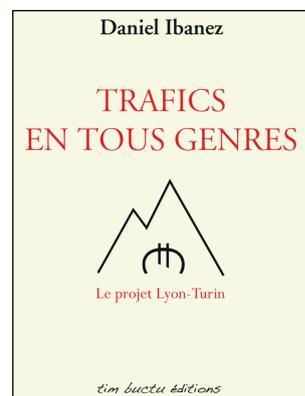
« Le bal des faux culs »  
de Jean Martinetti

Un ouvrage très documenté sur les manoeuvres politiques et le mépris des avis citoyens qui ont conduit au doublement du tunnel du Fréjus et qui pèsent sur la menace du doublement au mont Blanc. Une explication historique d'un combat long de 20 ans sur l'échec du report modal au profit d'intérêts privés et occultes.



« Trafics en tout genres »  
de Daniel Ibanez

Comment un grand projet inutile, imposé et absurde de 30 milliards d'euros peut-il être encore défendu par les gouvernements français et italien ? Une démonstration magistrale des mécaniques et des malversations des pro Lyon Turin avec les mensonges sur les chiffres, la pression des lobbys, l'implication de la mafia. Ce projet Lyon Turin n'est pas d'utilité publique et va à l'encontre de l'intérêt général.

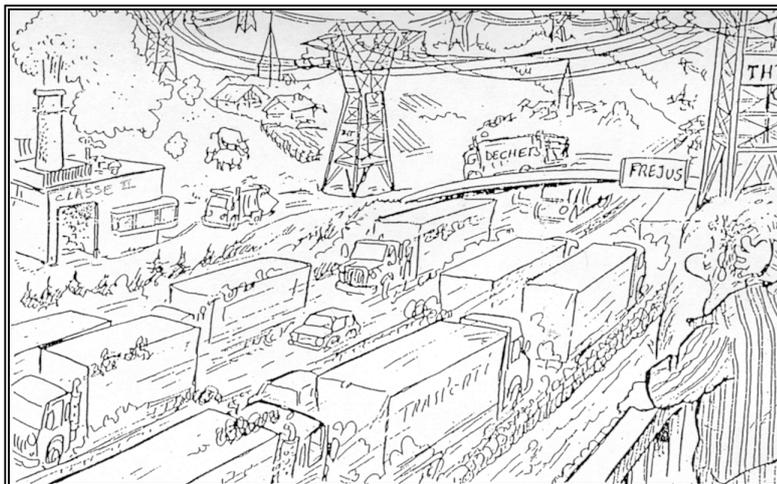


## UNE RÉVOLUTION CULTURELLE

Le problème, ce ne sont pas les modifications climatiques, les rejets de gaz à effets de serre, l'amoncellement de déchets, le gaspillage énergétique, les surproductions industrielles, les inégalités sociales, l'épuisement des ressources, l'érosion des sols, la désertification, la destruction des forêts, l'empoisonnement des océans, les violences et injustices... tout cela n'est que le symptôme de crises à répétition d'un système humain que nous subissons.

Nous devons passer d'une société du beaucoup avoir à une société du bien être. Aujourd'hui nous mettons en avant les conséquences à venir de nos actes présents, alors que nous devrions montrer les causes de ces enjeux environnementaux. Et cela éviterait de tout mettre sur le dos hyper responsable de l'individu consommateur et de penser que la technologie peut tout résoudre. Au contraire en s'attachant aux causes, les entreprises, les gouvernants et les collectivités devront prendre la mesure de leur responsabilité primordiale. Tout changement d'habitude est vécu comme une contrainte, il induit des efforts supplémentaires et une dépense accrue d'énergie.

Non le progrès n'est pas que matériel, il est aussi culturel et mental. Nous allons droit dans le mur, donc s'offre à nous deux trajectoires : soit on se désole et on baisse les bras, soit on relève le défi pour résister, adapter, anticiper et inventer.



TELT (Tunnel Euralpin Lyon

Turin) est un projet de destruction du futur. Les fatalistes pensent qu'on ne peut modifier les choses, qu'on ne peut changer la nature, au contraire le changement est dans la nature. La croissance de l'économie, donc des transports, n'est pas le but. Nous ne nous rendons plus compte des services gratuits que nous rend la nature : de la pollinisation des plantes à fleurs à la libération du di-oxygène par la photosynthèse en passant par l'épuration et le filtrage de l'eau. Des milliards de milliards d'êtres vivants souvent invisibles participent à l'immense chaîne de la vie et de l'évolution pour construire cette symphonie de l'existence dans laquelle nous grandissons.

Nous sommes dans une quête perpétuelle, anesthésiés, hypnotisés comme un lapin dans les phares d'une voiture. Nous vivons « hors sol » sans avoir conscience d'où nous tirons plus la beauté de ce qui nous entoure, des millions de publicités nous aveuglent et nous éblouissent dans un monde virtuel. Nous avons perdu le paradigme, notre idéal, alors nous nous réfugions dans des substituts, des stupéfiants : la consommation de biens matériels, pour oublier. Lorsqu'un alcoolique est atteint d'une cirrhose, le médecin ne lui prescrit pas la greffe d'un deuxième foie. Les dirigeants de la SFTRF et de TELT (ex LTF), les technocrates des différents ministères de l'économie, des finances, des transports, des élus nationaux ou locaux veulent greffer un second tube au tunnel routier du Fréjus, un tunnel ferroviaire plus long au tunnel historique du Mont-Cenis... Avides d'échanges, sources de profits pour des entreprises transnationales, ces nouveaux joujoux leurs permettraient de continuer à engranger des montagnes d'argent, nous laissant des montagnes de déblais et de pollutions. Ils veulent nous enterrer sous ces déblais mais ils ont oublié que nous sommes des graines...

### TOUT EST LIÉ

Philippe Delhomme

## SABOTER LE LYON TURIN

« Le Val de Suse se bat contre le désastre environnemental pour le conjurer, afin de ne pas avoir à le regretter par la suite. Il s'agit de la lutte de prévention populaire la plus intensive et la plus durable.

Il paie cette volonté par une répression à grande échelle et par la militarisation de sa vie civile. »

« On prétend écraser par la violence les raisons et les corps d'une petite vallée. Ils résistent depuis une génération avec une émouvante détermination. »

« Le Lyon-Turin doit être saboté. C'est pour ça que les cisailles étaient nécessaires. Il ne s'agit pas de terrorisme. Elles sont nécessaires pour faire comprendre que la ligne à grande vitesse est un ouvrage nuisible et inutile. Le dialogue avec le gouvernement a échoué, les tentatives de médiation ont échoué : il ne reste donc que le sabotage. »

« La magistrature de Turin choisit de ne retenir qu'une signification pour le mot sabotage : la détérioration matérielle. Or, ce mot a une signification plus large, plus politique. De même, quand une opposition parlementaire se manifeste pour bloquer un projet de loi, on peut dire qu'elle le sabote. Saboter a aussi le sens de "faire obstruction". Mais, c'est aussi refuser d'obéir à un ordre. »

ERRI DE LUCA

ERRI DE LUCA

La parole  
contraire

« La nuit la Terre n'est plus dans l'obscurité, de vastes zones restent éclairées, tout ceci démontre que l'exploitation de la planète par l'homme a atteint un point limite critique. Pourtant les attentes et les besoins de l'homme ne cessent de croître. Nous ne pouvons pas continuer à polluer l'atmosphère, à empoisonner les océans et à épuiser les sols, nous n'en avons pas d'autres à notre disposition. »

Stephen Hawking, mathématicien professeur à l'université de Cambridge.

nrf  
GALLIMARD