

Dernière minute: action au Mont-Blanc le 5 novembre

Face à l'augmentation considérable du nombre de camions en transit dans la vallée, les associations du Mont-Blanc vous donnent RDV le samedi 5 novembre à 11 heures au tunnel des Chavants (parking côté descente) pour une pose de banderole, et pour convenir d'autres actions. valléespropres@arsmb.com

Vallée de Suze, Italie: le mouvement de protestation se durcit

Des tests géologiques pour le Lyon-Turin devaient avoir lieu le lundi 31 octobre en Italie. Plus de 1000 personnes – dont de nombreux maires et élus locaux – se sont mobilisées pour investir le site. Les techniciens, sous la protection d'une force de police très importante, n'ont pas pu effectuer leurs sondages dans le temps légalement imparti (avant 19h) et ont dû quitter les lieux. Quelques blessures et arrestations ont été à déplorer. Les télévisions italiennes ont ouvert leurs journaux télévisés du soir sur la victoire des associations environnementales et de citoyens. Une victoire éphémère...

Quelques heures plus tard, en pleine nuit, les forces de l'ordre étaient de retour afin de s'approprier illégalement le territoire prévu pour les tests géologiques. Cette zone est passée sous contrôle militaire et a été interdite à tous, élus et propriétaires inclus. Les élus ainsi que de nombreux citoyens n'entendent pas baisser les bras et clament qu'ils n'accepteront jamais que leur vallée soit détruite par un ouvrage qu'ils qualifient d'inutile.

Le Lyon-Turin souhaité mais pas soutenu

Il a longuement été question de la transalpine lors du colloque "quels transports durables pour franchir les Alpes en 2020", qui s'est tenu à Chambéry le 13 octobre dernier. Les discours se sont clos sur les paroles du Commissaire Jacques Barrot, qui après avoir fait l'éloge du rail et de la nécessité de construire des tunnels ferroviaires de base à l'image de la Suisse, a annoncé qu'au delà des travaux de l'étude de faisabilité du Lyon-Turin, rien n'était accepté ni garanti pour sa construction, au niveau européen. Résumé des interventions: http://www.alpes2020.org/fr/resume_colloque.php

Lors du sommet franco-italien qui s'est tenu à Paris le 4 octobre 2005, les chefs d'états se sont contentés de dire qu'ils *espéraient* que les travaux du Lyon-Turin puissent *commencer* en 2010... Les 2 pays avaient annoncé l'ouverture du Lyon-Turin pour 2012, voire 2008, en juin 2002, afin de tenter de faire accepter la réouverture du tunnel du Mont-Blanc aux poids lourds par l'opinion publique.

L'échec de la politique européenne de transfert modal

En avril 2005, au cours du congrès ITE sur « les transports de fret viables dans les zones sensibles », il a été remarqué que la politique de transfert modal souhaitée par l'UE n'a pas porté ses fruits. Quelques grands projets ont dévoré tous les budgets, alors que dans le même temps la plupart des réseaux ferrés se sont dégradés.

Les populations alpines demandent (toujours) des solutions à court terme

La solution de modernisation et d'optimisation de l'existant, inlassablement réclamée par les associations, doit être prise en compte et exploitée par nos dirigeants, dans un souci d'économies et d'efficacité à court terme. La promesse d'une hypothétique percée alpine ferroviaire dans un avenir toujours plus lointain ne doit pas continuer à justifier le délaissement du réseau ferré existant.

La construction du Lyon-Turin ne saurait résoudre le problème des transports dans les Alpes à court et même à moyen terme. Il s'agit d'un des outils du transfert vers le rail à long terme, à condition que cette ligne soit dédiée avant tout au fret et qu'elle permette une réelle diminution du trafic des camions sur les routes alpines, voire une interdiction du trafic des poids lourds en montagne. Or, il n'existe aucune garantie à ces sujets à l'heure actuelle.

D'autre part, la solution du percement d'un tunnel de base sous le Montgenèvre, soutenue par les associations du sud des Alpes depuis des années, semble occultée par nos décideurs nationaux et européens. Cette liaison offre pourtant de nombreux avantages, tels que son coût très inférieur à celui du Lyon-Turin, son tracé qui la place sur un axe européen Est-Ouest (où la croissance du trafic est phénoménale actuellement), et ses atouts économiques et touristiques pour une région qualifiée d'enclavée par la DATAR.

Le Lyon-Turin vu de la Suisse

Ce sont sans aucun doute les Suisses qui sont les plus lucides face à l'utilité de ce projet. Ainsi, Max Friedli, directeur de l'Office Fédéral des Transports a affirmé la nécessité de construire cette liaison, mais uniquement si elle s'accompagne d'un changement de politique des transports en France... La politique des transports volontariste de la Suisse en faveur du rail, a conduit à une diminution du nombre des poids lourds de 14% dans ce pays depuis l'année 2000. De plus, c'est le seul pays alpin où la part du rail est en augmentation. Elle est en baisse régulière en France et en chute libre en Autriche pour la traversée des Alpes.

Audit sur l'état du réseau ferré national français

En septembre 2005, le ministère des transports a reçu un rapport d'audit sur l'état du réseau ferré français. Il en ressort que la France investit moins dans la maintenance de son réseau que la Grande Bretagne, l'Italie, et l'Espagne. La grave contrepartie de ce choix est un vieillissement très important du réseau classique.

Si le niveau actuel du budget de maintenance était conservé, les auditeurs prédisent que seul 1/3 du réseau ferré national subsisterait à l'horizon de 2025: c'est à dire les lignes TGV et quelques axes majeurs et de banlieue. Pour éviter cette situation, des recommandations ont été faites pour rajeunir les infrastructures et optimiser le patrimoine ferroviaire français. Pour télécharger le rapport complet: www.rff.fr/biblio_pdf/dos_p_audit_reseau.pdf

Manifestation importante au Pays Basque

Plus de 3 000 personnes ont manifesté à Bidache, le 30 septembre 2005, à l'appel de l'association LEIA, dans le cadre des journées d'actions ITE. L'association a souhaité défiler sous les fenêtres de Jean-Jacques Lasserre, président du Conseil général pour s'assurer qu'il entende les protestations des populations contre le projet de 2x2 voies entre la France et l'Espagne. Malgré l'opposition massive, exprimée par les élus locaux, les associations, les populations et la Région Aquitaine, le conseiller général persiste dans son soutien de ce projet. Plus de 10 000 signatures ont été récoltées, 350 élus se sont prononcés contre ce projet, 3 manifestations rassemblant des milliers de personnes ont eu lieu... et les promoteurs du projet continuent à faire la sourde oreille.

Sommet franco-espagnol à Barcelone

Les états français et espagnol ont décidé d'inscrire la 2x2 voies transpyrénéenne (Pampelune-Orthez) dans leur programme de travail, lors du sommet de Barcelone, les

17 et 18 octobre 2005. C'est une étape nouvelle dans un dossier qui, jusqu'à présent, n'avait pas bénéficié du soutien de l'état, et une source de grande inquiétude et de déception au Pays Basque.

Des dates ont été annoncées pour la réalisation de plusieurs portions routières dans les Pyrénées, dont les déviations de Gan et de Bedous, entre Pau et le tunnel du Somport. En ce qui concerne le ferroviaire, en faveur duquel nombre de discours ont été prononcés, des souhaits ont été émis pour plusieurs liaisons, mais aucune échéance n'a été décidée, pas plus que les budgets ou même les tracés de certaines lignes. En ce qui concerne les autoroutes de la mer, option qui constitue une véritable solution à court terme pour le passage des Pyrénées, l'ouverture d'une ligne est prévue en 2007. Etant donnée l'explosion du trafic dans les Pyrénées (qui est de l'ordre de 10% chaque année depuis 1986), c'est une étape positive, mais pas suffisante.

La pollution routière augmente le risque de cancer chez l'enfant

D'après une étude publiée le 11 août 2005, dans une revue médicale britannique, les cancers chez l'enfant seraient étroitement liés au degré de pollution atmosphérique environnante induite notamment par les véhicules. Le monoxyde de carbone et le butadiène-1,3, issus des gaz d'échappement, en particulier des moteurs diesel, figurent parmi les principaux coupables. "Le résultat le plus frappant est la concentration extraordinaire de cancers dans une zone située à 300 mètres de gares routières ou d'autobus", souligne l'équipe du Pr George Knox (Université de Birmingham).

Ainsi, être exposé à ces gaz et vivre à moins de 500 mètres d'une gare routière multiplie par 12 le risque pour un enfant de décéder d'un cancer. Le monoxyde de carbone n'est pourtant pas considéré comme cancérigène, contrairement au butadiène-1,3 (vinyléthylène).

Forte progression du transport maritime

Depuis 2004, nous avons pu assister à un développement très rapide du cabotage maritime en méditerranée. Plus de 12 Mt de marchandises ont transité par la mer dans la région PACA, c'est à dire autant de marchandises que par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.

Au niveau du fluvial, l'objectif pour 2005 était de doubler le transport sur le Rhône. Cet objectif sera atteint, et sans doute dépassé.

Il y a certes des améliorations à apporter au niveau de la propreté des moteurs et des carburants utilisés par les navires, ainsi qu'en terme de sécurité et de conditions de travail des personnels, mais globalement, la pollution et les nuisances engendrées par le transport maritime et fluvial sont beaucoup moins importantes que celles du transport routier. L'avantage incontournable de ce mode est qu'il demande peu d'infrastructures. De nouvelles lignes sont donc envisageables à court et moyen terme, en fonction principalement des délais de livraison des nouveaux navires et des travaux portuaires éventuels.

Anne Lassman-Trappier

Secrétaire CPVH (www.ifrance.com/cpvh)

Membre du comité d'ITE (www.ite-euro.com)