

Pourquoi les Monts d'Arvel doivent-ils être exclus du PDCar2 (site 1264-102 + 105) ?

1. La surface qui pourrait être affectée à l'exploitation de carrières dans les Monts d'Arvel, telle que prévue dans le PDCar2, est énorme. Rien ne vaut l'image ci-contre pour démontrer cette choquante aberration. L'impact des carrières dans ce site est déjà très dommageable aujourd'hui, et ne serait qu'aggravé par une extension. D'autre part, les besoins en graviers vont en diminuant : des exploitations monstres avec un impact lourd et indélébile sur l'environnement (hauteur de la zone d'extension: près de 600 m; altitude max: près de 1000 m) devraient désormais faire partie des erreurs à ne plus répéter, si l'on veut réellement se soucier de l'environnement tel que le prétend maintes fois le PDCar2.



2. En attendant les décisions de justice pendantes, il conviendrait, à notre avis, de ne considérer que les surfaces des plans d'extraction autorisés à ce jour pour le PDCar2. Ces surfaces permettent encore une exploitation durant au moins 5 ans. Même si un plan directeur n'est pas forcément contraignant, une fois adopté, les intéressés ne manqueront pas de s'y référer pour faire passer l'extension aberrante qui y est actuellement projetée.
3. L'industrie touristique dans la région du Haut-Léman est d'intérêt national. Elle fournit des milliers de postes de travail. L'incompatibilité est évidente entre l'activité des carrières et le tourisme ainsi qu'avec le développement harmonieux de la région. Et quels que soient les modes d'exploitation des carrières, même aventureux, cela ne ferait en fin de compte qu'aggraver la mutilation de ce panorama unique, un patrimoine irremplaçable, et faire endurer des nuisances inacceptables à la population.
4. Le recyclage des matériaux et l'approvisionnement par d'autres sites proches et reliés au réseau CFF, comme Choëx-Massongex à Monthey, récemment modernisé pour réduire les nuisances, ou Sous-Vent à Bex (exploitation en galeries souterraines avec un potentiel de 5 à 10 millions de m³ selon études géologiques) pourront compenser la part fournie par Arvel. Le PDCar2 ignore (sciemment ?) ces possibilités. Et les 35 postes de travail à Arvel seraient ainsi déplacés, ils ne seraient donc pas perdus pour l'économie locale.
5. Il serait tout à fait contradictoire de prévoir des défrichements bien visibles loin à la ronde (et des compensations douteuses en majeure partie cachées au fond d'un trou) dans un site classé désormais à l'inventaire fédéral des paysages à protéger (site IFP 1515) depuis 1998. Les Monts d'Arvel sont la composante la plus visible de ce site IFP avec les Tours d'Aï et de Mayen. Aucune justification d'un quelconque intérêt national qui primerait sur la protection de ce paysage n'a pu être démontrée. Avec l'agrandissement des balafres, la protection de l'environnement serait bafouée.
6. "Les bureaucrates [...] ont intérêt à ce que les *problèmes* paraissent uniquement *techniques*, et non politiques. Plus la fourchette des possibilités est rendue étroite par les *contraintes techniques*, plus les possibilités de choix du politicien seront limitées, et plus le pouvoir du chef de service correspondant sera grand. Dès lors, s'il se présente un adversaire aux solutions proposées, il est aisé de le traiter d'ignorant mal informé, et non comme un adversaire politique." Tiré de "La Suisse de la formation des Alpes à la quête du futur: Le passé, le présent et l'avenir d'un pays à travers textes et documents", chapitre "Société – Les mécanismes décisionnaires – L'administration", publication de la Fédération des coopératives Migros, 1975.