

n°18

ACTU



Vivre et Agir en Maurienne

Contact : Villarbernon
73140 St Michel de Maurienne
vamaurienne@yahoo.fr
<http://vamaurienne.ovh/blog>

Numéro spécial

EDITO

Le Lyon-Turin est un enjeu devenu majeur dans la vallée de la Maurienne. Ce projet non financé est le parfait exemple à ne pas suivre. Depuis de nombreuses années, Vivre et Agir en Maurienne a réfléchi, recherché des informations pour comprendre et prendre position. Nous sommes résolument contre ce projet. Ce numéro spécial de VAM actu souhaite donner une autre information que celle apportée par les promoteurs du projet, les lobbies comme la Transalpine ou les entreprises de BTP comme Eiffage, Spie Batignole... Les inexactitudes, les omissions, les mensonges et les fausses promesses sont la base de la propagande diffusée par certains médias complices comme le Dauphiné Libéré.

Le progrès n'est pas seulement technologique. Aller toujours plus vite pour gagner toujours plus de temps, est-il un progrès ? TELT met en avant le temps gagné entre Paris et Milan : 4h au lieu de 7. Cette allégation est fautive comme l'a démontré l'émission de France 3 « Pièces à conviction ». Aujourd'hui, le trajet pourrait déjà se faire en 5h25.

Les milliers d'emplois promis ne seront pas au rendez-vous. Il serait plus utile, beaucoup moins coûteux de réduire le bruit de la ligne existante et de rénover les voies ferrées régionales entre Lyon, Grenoble, St Étienne, Clermont-Ferrand, Chambéry et Annecy. pour des transports du quotidien. Là, se trouve une grande source d'emplois.

L'exemple de la ligne Perpignan-Figueras montre ce qu'il ne faut pas faire. Ouverte en 2009, elle a coûté 25 millions d'euros au km et espérait capter les 10 000 poids lourds/jour qui passent entre la France et l'Espagne. Cette ligne est en faillite depuis juillet 2015. C'est ce qui arrivera au Lyon Turin avec 150 Millions d'euros le kilomètre et 3 300 camions/jour. Il nous apparaît évident que ce projet apporte plus d'inconvénients que d'avantages comme nous le démontrons dans ce numéro, mais aussi les précédents VAMactu 16 et 17 : eau, déblais, énergie, bilan carbone, emplois, conflits d'intérêts...

Vivre et Agir en Maurienne se bat contre ce projet fou et ruineux avec de nombreuses autres associations françaises et italiennes. L'opposition à ce projet trouve de plus en plus d'échos auprès de municipalités comme Grenoble qui vient de se retirer du financement du Lyon-Turin. Mais aussi d'administrations : Cour des Comptes, Inspection Générale des finances, SNCF, Conseil Général des Ponts et Chaussées...

« La vérité reste la vérité même portée par une minorité. »

Pour aller plus loin :

Émissions télévisées : France 3, Pièces à conviction
RAI 3 Scala Mercalli

Sites internet : <http://lyonturin.eu>
<http://vamaurienne.ovh/blog>

ASSOCIATIONS AMIES



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Vendredi 20 MAI 2016

ST JULIEN-MONTDENIS 20h

salle de la Croix des Têtes (derrière le gymnase)

EAU SECOURS !

Des dégâts aujourd'hui,
une catastrophe irréversible demain.

Une montagne est un château d'eau, et si on y creuse des tunnels, ceux-ci jouent le rôle de drains: ils interceptent les écoulements et tarissent les sources. Cela conduit à un assèchement des sols et à une modification de la végétation. Le pire est invisible avec la modification de la structure géologique qui engendre des affaissements et des éboulements.

Prémonitoire fut le cas du tunnel EDF « Arc-Isère » long de 19 km amorcé en 1974 sous le massif de Belledonne. Trois années après, alors qu'un tiers de la distance était forée, le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) constatait que 19 points d'eau sur 27 avaient été taris à St Étienne de Cuines et 3 sur 11 à St Rémy de Maurienne.

Qu'advient-il des 961 points d'eau recensés par Lyon-Turin Ferroviaire (LTF), tout au long du projet des 2 tunnels de 57 km et des descenderies ?

Entre 2003 et 2007, la galerie de reconnaissance creusée sous le village du Bourget pour les besoins du projet Lyon-Turin, a amené l'assèchement de tout le versant. Le village s'est vu privé d'eau en particulier à ses fontaines. LTF a reconnu son implication et a dû construire une nouvelle adduction de 5 km pour alimenter le village. Il a été nécessaire de capter une source à 2200 m sous le col de la Masse pour assurer une quantité d'eau suffisante. Peu minéralisée, celle-ci doit cependant être mélangée pour être consommable dans un nouveau réservoir avec l'eau de La Norma du versant d'en face.

Donc, des travaux importants pour un résultat de moindre qualité... La galerie responsable de ce fiasco ne compte que 4 km, pour le projet de tunnel de base ce sera 2 fois 57 km !... Le rapport COWI commandé par l'Union Européenne révèle une évaluation des drainages pour les 2 tunnels frontaliers et les descenderies. Ce sont de 60 à 125 millions de m³ évacués par an, soit l'équivalent de la consommation d'eau d'une ville d'1 million d'habitants.

L'eau est un enjeu vital !... Moins d'eau, ce sont des terres peu productives, des pâturages maigres, un appauvrissement de la faune et de la flore, une déstabilisation des versants, des approvisionnements aléatoires en eau potable de piètre qualité, des conflits d'usage pour le partage d'une ressource devenue rare et cela de manière **dé-fi-ni-ti-ve** !

RÉFLEXION

« Je ne suis pas le porte parole de cette lutte, je suis quelqu'un qui a la possibilité de la faire connaître un peu plus. La lutte n'a pas attendu ma voix pour porter sa parole, elle était complètement autosuffisante de ce point de vue. Mais j'ai la possibilité de faire comme une antenne, de relancer plus loin le signal. C'est pour moi une nécessité, je ne pouvais pas tourner la tête de l'autre côté et m'empêcher de participer. Ce n'est pas un devoir, c'est ce que peut faire un écrivain, donner la parole à qui n'arrive pas à se faire écouter, aux muets civils. »

ERRI DE LUCA,
poète, écrivain italien
Printemps du livre,
Grenoble, 5 avril 2016



Vivre et Agir en Maurienne

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% de vos cotisations déductibles de votre revenu imposable)

POUVOIR 2016

Je soussigné(e),

membre de Vivre et Agir en Maurienne

Donne tout pouvoir à

Mme/M.....

pour l'assemblée générale du 20mai 2016.

Signature :

Envoyer à C. Couvert ou remettre à la personne mandatée

LA POLLUTION NUIT GRAVEMENT À LA SANTÉ

Les principaux polluants en ce XXIème siècle sont :
=> les particules fines et ultrafines (PM 10 et PM 2,5)
=> l'ozone (polluant secondaire produit sous l'effet du rayonnement solaire à partir d'autres polluants dont les oxydes d'azote)
=> le dioxyde d'azote NO2

Ces polluants sont liés pour 40 % au transport (essentiellement diesel), et 40 % au résidentiel.

En 2012, le diesel est déclaré « cancérigène certain » par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), à cause de l'émission de particules fines et ultrafines dues à sa combustion.

En 2013, le Centre National de Recherche contre le Cancer déclare la pollution atmosphérique « cancérigène certain ».

En 2014, l'Agence Européenne de défense de l'Environnement reprend ces arguments et certifie l'atteinte de la santé des populations exposées à la pollution atmosphérique.

Mais le déni a encore ses adeptes tel le fameux pneumologue Michel Aubier, qui a témoigné en tant qu'expert devant la commission d'enquête du Sénat sur les coûts de la pollution atmosphérique, en minimisant les risques sanitaires. Il avait oublié de dire qu'étant grassement subventionné par Total (depuis 1990, il touchait entre 50 000 et 60 000 € par an), il était en conflit d'intérêts.

On peut aujourd'hui **relier l'exposition aux polluants atmosphériques avec la morbidité et les admissions hospitalières pour maladies cardiovasculaires et pneumologiques.**

Exemples : à Lyon, on peut imputer 221 décès par an à la pollution atmosphérique ; 1884 décès à Paris.

Lors des pics de pollution (concentration de particules fines supérieure à 10 microgrammes/m³), il y a une **nette augmentation de troubles respiratoires chez les personnes sensibles** et/ou âgées, mais aussi des troubles cardiovasculaires et cérébraux. Les polluants se comportent comme des gaz avec une très forte fixation sur les territoires vasculaires (cœur et cerveau).

On note une **augmentation exponentielle de maladies chroniques cardiovasculaires, respiratoires et neurologiques** : l'impact de l'environnement étant très probable, cette augmentation ne peut être reliée au vieillissement de la population.

Le fœtus est lui aussi très exposé, le placenta ne filtrant pas les polluants. On note que **les cancers chez les enfants augmentent** de 1 % par an, de 1,5 % chez les adolescents.

Les **solutions** sont évidentes : il faut diminuer la pollution aux particules fines et ultrafines, ainsi qu'au dioxyde d'azote. C'est à dire, **développer les transports collectifs, mettre les marchandises sur les trains** et non plus sur les camions, transporter moins et mieux !

Autrement dit, **le ferroutage devient une nécessité de santé publique** et ce, dès aujourd'hui !

Les responsables politiques qui attendent que la nouvelle ligne Lyon-Turin soit terminée pour faire du ferroutage, mettent notre santé en danger au lieu d'utiliser tout de suite la ligne existante !



INDISPENSABLE 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.

(Tim Buctu éditions, 2015)



Vivre et 
Agir en Maurienne

UN LYON-TURIN PEUT EN CACHER UN AUTRE

Oui, il existe une alternative au projet de double tunnel Lyon-Turin, datant de 1990. Aujourd'hui, la ligne existante permet le transfert immédiat des marchandises de la route vers le rail (report modal). L'Office Fédéral des Transports suisses fournit des

Altitude	Montcenis (Italie - France)			Gothard (Italie - Suisse)			Brenner (Italie - Autriche)		
	1150 mètres (construit en 1872)			1150 mètres (construit en 1874)			1370 mètres (construit en 1867)		
Fret (année)	2000	2007	2013	2000	2007	2013	2000	2007	2013
Route + Rail (Mt*)	33.8	27.6	21.5	24.4	26.4	24.3	34.1	48.3	40.7
Rail (Mt*)	8.6	5.7	3.2	16.8	15.5	15	8.7	13.3	11.7
Rail (%)	25.4	20.7	14.9	68.9	59.1	61.7	25.51	27.54	28.75

statistiques intéressantes sur le transit alpin :

Ainsi, en millions de tonnes (Mt*), les Autrichiens et les Suisses font passer 4 et 5 fois plus de marchandises avec le même genre de tunnel ferroviaire que celui existant entre Modane et Bardonnecchia. Notre tunnel dit « historique » est largement rentabilisé, mais demeure tout aussi largement inexploité.

Des personnalités comme Hubert du Mesnil, président de Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT) ou encore Jean Pierre Vial, sénateur de Savoie, critiquent ce tunnel soi-disant « obsolète et de surcroît dangereux ». Voici la réponse de Frédéric Cuvillier, Ministre des Transports le 5 mai 2012 au Sénat :

« Monsieur le sénateur, vous avez indiqué que le tunnel actuel du Fréjus ne répond pas aux exigences de sécurité. Je souhaite vous apporter une précision, voire une rectification sur ce point. Cet ouvrage a été élargi au gabarit dit « B+ » afin d'y faire passer l'autoroute ferroviaire. À cette occasion, d'importants investissements ont été réalisés en matière de sécurité, qu'il s'agisse de niches ou d'équipements de surveillance, notamment. Ce tunnel a fait l'objet de commissions de sécurité et il est conforme aux exigences formulées. »

Le tunnel mais aussi toute la ligne existante ont été mis au gabarit européen. Ainsi, de 2003 à 2011, 19 tunnels et tous les ponts ont reçu des améliorations pour faire passer les trains de marchandises et l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA). Cette mise au gabarit a été réalisée sous la direction d'Hubert du Mesnil, président de Réseau Ferré de France (RFF) de 2005 à 2012, et actuel président de TELT. Celui-ci

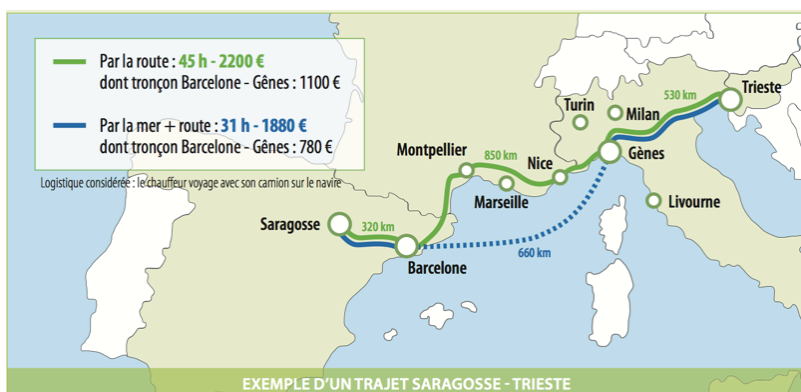
dénigre aujourd'hui la ligne existante car elle démontrerait l'inutilité du projet Lyon -Turin :

La ligne existante est loin d'être saturée. Mieux, SNCF Réseaux (ex RFF) et même TELT soutiennent que la capacité peut monter à 14 millions de tonnes. Alors, pourquoi l'AFA demeure-t-elle toujours en expérimentation depuis 10 ans ? Dès aujourd'hui, des milliers de camions et leur cargaison pourraient être transférés sur l'AFA. Il s'agit là non seulement

« La justification du projet (TELT) était alors la suivante : la courbe actuelle du trafic de marchandises utilisant le tunnel historique du Mont-Cenis était en croissance. À cette époque, le tunnel tournait à 8-9 millions de tonnes par an et pouvait aller jusqu'à 14 millions de tonnes, avant saturation. Cette augmentation des flux justifiait la construction d'une capacité nouvelle. (...) L'argument qui consistait à dire que le tunnel existant allait être saturé n'a plus lieu d'être. »

Hubert du Mesnil, le 22 janvier 2015, La Tribune

d'un réel report modal mais aussi d'un enjeu de santé publique. En 2015, environ 700 000 camions ont emprunté la vallée de la Maurienne et ont généré une pollution nocive pour la santé. Nous exigeons donc que l'AFA soit immédiatement développée pour diminuer cette pollution et réduire les risques sanitaires dans les Alpes du Nord.



Pour ses promoteurs, le Lyon-Turin serait le maillon manquant ouest-est de l'Europe et serait justifié pour diminuer le trafic routier au passage de Nice-Vintimille. Mais, le transport maritime fait mieux avec le merroutage selon une étude du Conseil départemental des Alpes Maritimes co-financée par l'Union Européenne.

Il a été plus facile de doubler le tunnel routier du Fréjus (sous le faux prétexte d'une galerie de sécurité) que de promouvoir le report modal. La France est en retard dans le transport de marchandises par rail, parce qu'il n'y a pas de volonté politique. Le projet de ligne de fret ferroviaire atlantique de Dourges près de Lille à Tarnos près de Bayonne a été abandonné.

Si en plaine, la France ne peut favoriser le fret ferroviaire, pourquoi un double tunnel alpin de 57 km de plus de 11 milliards d'euros le permettrait-il ? Dans un projet d'infrastructure, selon la loi de 1976, il existe une règle : éviter (on peut faire autrement), réduire (les coûts et les dégradations) et compenser (les destructions). Pour le projet de double tunnel Lyon-Turin nous devons donc en rester à ÉVITER !

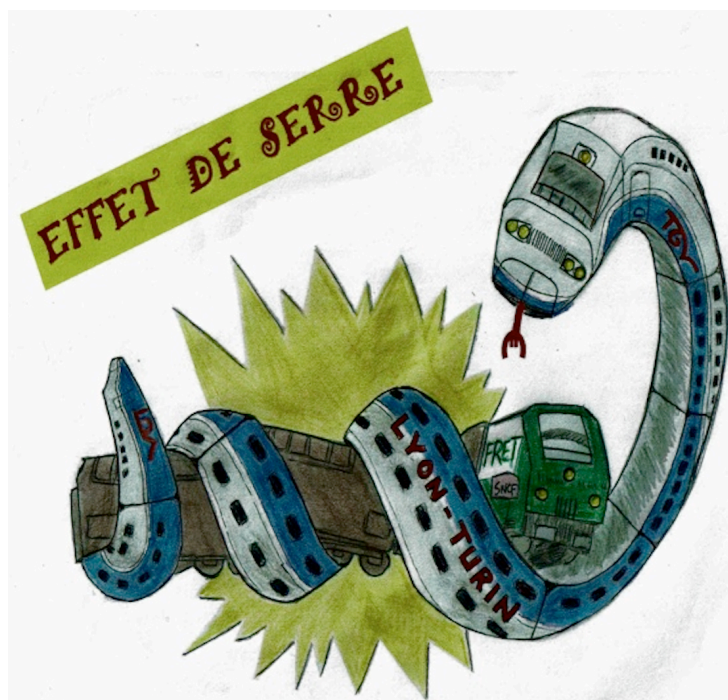
LYON-TURIN

Enfumage, mensonges, mystifications, quelques éclairages...

Grâce aux accords franco-italiens, le tunnel de base a été sanctuarisé et séparé du projet global Lyon-Turin. Le débat public n'a pas eu lieu. Les informations officielles ont occulté, auprès de l'opinion, les arguments des opposants. En voici quelques-uns et non des moindres !...

INTOX	DÉSINTOX
<input type="checkbox"/> <u>Dénigrement de la ligne historique saturée, obsolète, trop pentue et dangereuse</u>	<input type="checkbox"/> Mise aux normes et gabarit européen en 2011 par RFF sous la présidence d'Hubert du Mesnil, aujourd'hui président de TELT; utilisée seulement à 17% de sa capacité
<input type="checkbox"/> <u>Un projet écologique</u> pour lutter contre la pollution et le réchauffement climatique (Gaz à Effets de Serre) <input type="checkbox"/> <u>Le report modal justifie le Lyon-Turin</u> promis dans 30 ans ...	<input type="checkbox"/> Des dégâts irréversibles - captation des eaux de ruissellement et des sources (assèchement des versants) - disparition de surfaces agricoles , d'espaces naturels et de zones humides (1500 ha) - destruction d' espèces végétales et animales protégées - volume pharaonique des déblais (12 millions de m³) - nuisances de chantier : création de pistes, poussières, bruits, trafic... <input type="checkbox"/> Il est possible dès maintenant sur la ligne historique en développant l' Autoroute Ferroviaire Alpine pour lutter contre la pollution.
<input type="checkbox"/> <u>Justifications géopolitiques du projet</u> = couloir méditerranéen Est-Ouest pour structurer l'Europe <input type="checkbox"/> <u>Prévisions</u> : 60 millions de tonnes de marchandises en 2012 dans les Alpes du Nord	<input type="checkbox"/> Ce trafic Est-Ouest, essentiellement régional entre la France et l'Italie, est en baisse constante depuis 1998 . <input type="checkbox"/> En réalité, 22,4 millions de tonnes en 2012
<input type="checkbox"/> <u>Coûts prévisionnels</u> : - travaux préliminaires : 371 millions d'€ en 2002 - projet total : 12 milliards d'€ en 2002 - tunnel de base (2x57 km) : 8,6 milliards d'€ (base 2012)	<input type="checkbox"/> Les coûts sont sous-estimés - En réalité 1,2 milliards d'€ - 26 milliards d'€ base 2010 (selon le rapport de la Cour des Comptes) - Pour le tunnel du Gothard (2x57 km) de même caractéristique déjà réalisé: 11 milliards d'€
<input type="checkbox"/> <u>Financement du tunnel de base</u> : Europe 40% : 3,4 milliards d'€ France 25% : 2,15 milliards d'€ Italie 35% : 3,05 milliards d'€ <input type="checkbox"/> Financement des accès français (section Aéroport Lyon St Exupéry/St Jean-de-Maurienne) <input type="checkbox"/> Une écotaxe sur le transport routier dans les Alpes financerait le Lyon-Turin (rapport Destot-Bouvard)	À ce jour, le projet n'est pas financé <input type="checkbox"/> La participation de l'Europe annoncée à 0,813 milliards d'€ pour la période 2014-2020 est suspendue aux financements français et italien non encore définis. Après 2020, il n'y a aucune visibilité. <input type="checkbox"/> La commission Mobilité 21 a repoussé l'examen du financement après 2035. <input type="checkbox"/> Elle ne rapporterait que 40M€ par/an. Il faudrait maintenir les camions sur la route et restreindre le ferroutage pendant au moins 30 ans pour ne pas tuer « la poule aux œufs d'or ».

<p>□ <u>Rentabilité économique</u> : non prise en considération dans les décisions de déclaration d'utilité publique (DUP)</p>	<p>□ Dénoncée plusieurs fois par la Cour des Comptes, la pertinence socio-économique du projet n'est pas avérée.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les prévisions de trafic ont été largement surestimées, les coûts sous-estimés - Les péages (recettes) ne sont pas déterminés <p>□ <u>Repère</u> : Le concessionnaire de la LGV Perpignan-Figueras est en faillite. Mise en service en 2009, elle a coûté 24,5 M€ /km avec un potentiel de 10 000 camions/j</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour Le tunnel de base Lyon-Turin : avec 150M€/km et un potentiel de 3300 camions/j <p>La faillite ne fait aucun doute !</p>
<p>□ Avec la galerie de reconnaissance de St Martin la Porte, "<u>le Lyon-Turin est sur les rails</u> "</p>	<p>□ Politique du fait accompli, le décor est planté. Seuls 300m sur les 114km (2x57km) sont creusés en violation de l'article 16 de l'accord franco-italien du 30/01/2012. TELT ne doit pas engager les travaux si le financement du projet n'est pas acquis !</p>
<p>□ <u>Le Lyon-Turin va dynamiser l'économie de la Maurienne</u></p>	<p>□ Très peu d'embauche locale, beaucoup d'emplois détachés. Les grands travaux de l'Autoroute de la Maurienne et du 2^{ème} tube du tunnel du Fréjus ont créé peu d'emplois pérennes.</p> <p>□ La transformation de la vallée en couloir de circulation a surtout profité aux grandes métropoles. Ainsi les ressources financières sont mobilisées au détriment des projets locaux (transition énergétique, développement des transports locaux, évolution du tourisme, artisanat...)</p> <p>C'est la mort annoncée des gares de Modane et St Michel-de-Maurienne</p>



Contact : Villarbernon
73140 St Michel de Maurienne
vamaurienne@yahoo.fr
<http://vamaurienne.ovh/blog>