

FEUILLE D'INFORMATION N°13 MARS 2012

EN PARTENARIAT AVEC



Siège : mairie
73500 Modane
Tél. : 06.87.36.15.93
www.vivre-en-maurienne.fr



ÉDITO

Par Philippe DELHOMME, Président de *RÉAGIR* !

Le paysage est le marqueur des activités humaines. Les grands travaux sont gourmands en espaces et en paysages. En France, la réponse à un problème de transport se résout invariablement par une nouvelle infrastructure. La technologie devient la solution. En Maurienne en particulier, les percements des tunnels du Fréjus et du Lyon-Turin grignotent le fond de la vallée.

Depuis 1999, Réagir lance des alertes aux côtés de Vivre en Maurienne et d'autres associations. Réagir est une sentinelle qui s'engage, s'indigne et propose. Le paysage est une ressource non renouvelable tout comme les énergies fossiles abondamment gaspillées dans les transports. Que ce soit par la route ou le rail, la hausse des transports dévore les fragiles paysages alpins : artificialisation de terres agricoles ou de forêts.

La construction de l'A43 et maintenant la ligne du Lyon-Turin ont modelé la vision de la vallée et notre relation à elle. Les versants de St Martin la Porte, de St André et de Villarodin-Bourget sont transformés à jamais par les galeries de reconnaissance. Le creusement de l'éventuel tunnel de base a déjà entamé et bouleversé leurs pentes par les amoncellements de gravats et la perturbation des réseaux hydriques. Dans d'autres bulletins, nous avons évoqué le Lyon-Turin. Alors, la seule perspective aléatoire de quelques centaines d'emplois temporaires doit-elle nous faire accepter la destruction d'une nouvelle partie de la vallée ?

L'avènement puis la domination de la route a tout changé : les modes de vie, les bâtiments, l'économie avec le flux tendu, les services et évidemment les paysages. La route a cartographié l'espace qui est occupé par la déesse bagnole et le poids lourd : voies rapides, bretelles d'accès, tunnels, ponts, parkings, supermarchés, loueurs, garages, casses... Un paysage réaménagé pour et par le réseau routier : ce maillage d'autoroutes était le signe du progrès.

En montagne, les paysages font encore partie de ceux qui sont les plus préservés et ont donc une qualité environnementale et patrimoniale perdue presque partout ailleurs. Ils sont notre lieu de vie, un habitat pour tous les êtres vivants, notre travail et le tourisme de demain. La politique actuelle doit les prendre en compte pour que les générations futures puissent simplement vivre là plus tard.

Économiser l'espace en montagne est une idée qui doit devenir audible. Nous devons revoir les formes de la démocratie. Pas cette démocratie participative devenue le cache-sexe de notre impuissance à faire évoluer la collectivité. Non, l'ensemble de la procédure est à reprendre. La catastrophe écologique est certes probable, mais l'improbable peut aussi arriver : une prise de conscience et des connaissances peuvent amener une autre voie, d'autres principes de vie pour le XXI^e siècle. C'est un projet pour ce siècle, et au-delà.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Vendredi 16 mars 2012

20h00

Salle PRÉ COPET

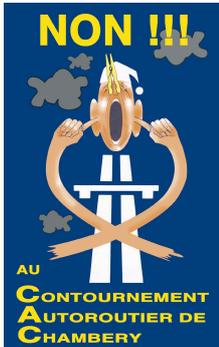
St JEAN de Maurienne

INVITATION

Dans ce numéro, nous donnons la parole à deux associations à propos du **Lyon-Turin**. Réagir ! s'interroge depuis sa création sur les moyens de limiter les transports inutiles et sur le report modal de la route vers le rail. Dans les numéros 5 et 7, vous pouvez retrouver nos interrogations : « *solution d'avenir au transport de marchandises ou serpent de terre du transfert modal Route-Rail ? À ce jour, il est difficile de se faire une opinion et pour cause : aucun véritable débat public n'a été initié sur ce sujet* ».

PLUS D'INFOS SUR NOTRE SITE INTERNET : www.vivre-en-maurienne.fr

LYON-TURIN : UN CHOIX DE SOCIÉTÉ ?



Nous nous félicitons de l'accord signé entre la France et l'Italie pour le tunnel de base. Aujourd'hui, celui-ci reçoit l'approbation de la quasi-totalité des acteurs politiques. Outre le gain de temps qu'il apportera, aussi bien au trafic voyageur que fret, il contribuera également à améliorer la compétitivité par rapport au transport routier supprimant la nécessité de doubler, voire tripler, les locomotives pour arriver à franchir la pente en Maurienne, et ceci même avec de longs trains.

L'exemple Suisse

La voie nous est montrée par la Suisse qui, avec la réalisation des tunnels du Gothard, du Ceneri et du Lötschberg, s'est donnée pour objectif la diminution de moitié du trafic poids lourds traversant son territoire.

Déjà, en 2009, il y a eu plus de marchandises transportées sur le rail que sur la route en Suisse alors qu'en France, le transport routier a été sept fois supérieur au transport ferroviaire ! Si les nouveaux tunnels suisses sont très adaptés au trafic de l'Europe centrale sur l'axe nord-sud, les seules infrastructures françaises modernes est-ouest sont aujourd'hui autoroutières.

Plan B : le tout routier

Si ce projet devait être reporté, un partage équitable du trafic devrait être engagé par tous, aussi bien pour le trafic routier entre le Mont Blanc, le Fréjus et Nice, que pour le trafic ferroviaire entre Chambéry et Grenoble, Bourgoin-Jallieu et Aix les Bains.

Nécessité d'une autre politique des transports

La seule réalisation du projet Lyon-Turin ne garantira en rien un report modal important du transport de marchandises. Il est impératif qu'une politique volontaire, à l'image de l'Allemagne et de la Suisse, soit également mise en œuvre. À noter que l'éco-redevance poids lourds est désormais prévue en 2013 (8 ans de retard sur l'Allemagne, 12 ans sur la Suisse) à un taux de 30% inférieur à celui appliqué par les Allemands.

Nous déplorons la récente libéralisation des poids lourds de 44 tonnes sur tout le territoire français. Comme l'indique la Cour des Comptes, « *Cette mesure va à l'encontre de la politique prônant l'essor des autoroutes ferroviaires* ».

Nous attendons un signal fort :

- la ratification par le parlement de l'accord franco-italien du 30 janvier sur le tunnel transfrontalier,
- le lancement immédiat de la plate-forme de feroutage dans la région lyonnaise,
- le lancement immédiat de la descenderie (740m) du tunnel sous Chartreuse à Saint Thibaud de Couz avec sa galerie de reconnaissance associée (1750 m).

NOUS RENDONS UN AVIS FAVORABLE À CE PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE, UNE DES SEULES EN FRANCE TRAITANT À LA FOIS DES VOYAGEURS ET DU TRANSPORT DE MARCHANDISES, POUR LESQUELS IL N'EXISTE AUCUNE ALTERNATIVE SÉRIEUSE, À PART LAISSER LE TOUT ROUTIER PROSPÉRER.

Cet avis est conditionné par les quatre points ci-dessous :

- la concomitance des travaux des tunnels de Dullin l'Épine et de Chartreuse
- la compatibilité des tunnels « fret » avec les trains longs de marchandises.
- l'assurance de sécurité satisfaisante des tunnels « fret »
- la prise en compte des différents avis pour la meilleure insertion environnementale possible du projet.

Chambéry a plus à gagner d'un cadencement important des TER et des TGV français, que d'accueillir des TGV à destination des stations de ski ou de l'Italie. La mise en place d'un cadencement performant entre Chambéry et Saint Jean de Maurienne permettrait d'accéder rapidement et facilement aux TGV à destination de l'Italie.

Pour rappel, il faut actuellement 37 minutes pour aller de Chambéry à Saint Jean de Maurienne pour les TGV directs et environ 50 minutes pour les TER suivant le nombre d'arrêts intermédiaires.

PLUS D'INFOS : www.acac73.org

LYON-TURIN : L'ARNAQUE DU SIÈCLE ?

Pensé depuis 1994, un projet de nouvelle liaison ferroviaire prévoit de creuser le plus long tunnel d'Europe (57 km) pour faire franchir les Alpes à 40 millions de tonnes de marchandises par an, et pour faire gagner du temps aux voyageurs entre Lyon et Turin.

Annoncée pour 2023, **cette autoroute Ferroviaire coûtera au moins 24 milliards d'euros**. Elle implique, en plus du tunnel international, le creusement de tunnels sous les massifs de Belledonne, de Chartreuse et de l'Épine, et la construction de 200 km de voies nouvelles en France.

UN PROJET TOTALEMENT INUTILE

D'après le département Fédéral des Transports de la Confédération Suisse (*), le volume total de marchandises transitant sur route et rail au Fréjus et au Mont-Cenis est en forte régression depuis dix ans (1 541 000 camions et 25,7 millions de tonnes en 2000 - 1 205 000 camions et 17,7 Mt en 2009 ; pour le rail, on est passé de 8,4Mt à 2,4Mt). Non seulement l'augmentation de trafic qui servait à justifier la rentabilité du projet en 2000 s'avère totalement illusoire, mais **les capacités de la ligne ferroviaire historique depuis sa mise au gabarit (18 Mt) sont largement suffisantes pour absorber ce trafic.**

DES NUISANCES DURABLES

Le creusement du tunnel international produira 18 millions de m3 de déblais, dont 10 millions seront stockés côté Français, et dont une bonne part contiendra de l'amiante et de l'uranium (poussières cancérigènes). Si l'on ajoute les 64 km des tunnels sous Chartreuse et Belledonne, on obtient au minimum 20 millions de m3 supplémentaires. Cela représente à peu près 460 camions-bennes *tous les jours, pendant quinze ans*. Au fait, le Lyon-Turin n'était-il pas censé diminuer le nombre de camions dans nos vallées ?

À Villarodin-Bourget, le creusement de la descente de reconnaissance jusqu'en 2007 a déjà confisqué les sources d'eau potable alimentant le village. Lorsque débutera le creusement du tunnel international en 2013, l'Arc sera coincé entre une butte de déblais de 3 millions de m3, une usine de béton et une nouvelle centrale électrique. La commune a attaqué en justice la déclaration d'utilité publique des travaux. Les crues de l'Arc n'auront plus de lieux d'étalement, donc mettent en danger Modane-Fourneaux. Le tunnel international agira comme un gigantesque drain dans le massif d'Ambin, qui modifiera les écoulements d'eau souterrains et conduira à l'assèchement de certaines sources. Les eaux d'infiltration recueillies et évacuées aux extrémités du tunnel seront polluantes si elles atteignent les rivières.

Creuser ce tunnel, c'est accepter cette pollution de nos écosystèmes de montagne, pour toujours.

DES EMPLOIS TEMPORAIRES

Lyon-Turin Ferroviaire (LTF) a annoncé 10 000 emplois sur dix ans pour l'ensemble du projet, dont 3500 pour le tunnel international au maximum du chantier. Mais ce chiffre est très optimiste : les travaux du tunnel suisse du St-Gothard en 2009 n'ont employé que 1000 personnes en pointe, la plupart venues d'ailleurs.

Ajoutons que seulement 130 personnes seront employées durablement pour le fonctionnement de l'infrastructure, à partir de... 2023.

Le Lyon-Turin fait partie de ces projets «vitrines». Il n'est pas vraiment fait pour servir, c'est plutôt une démonstration de force de l'industrie européenne, pour ce qui est de faire rouler l'acier à 300 km/h, et de détruire notre monde.

À plus long-terme, ce projet entérine l'industrialisation des espaces naturels, le gaspillage énergétique et la prédominance des marchandises sur les personnes. Il affirme la mise en concurrence des peuples et renie pour toujours la possibilité d'une économie locale et décente.

Le Lyon-Turin n'est qu'une autoroute de plus, même ferroviaire.

Nous pensons qu'on réduira le nombre de poids lourds en re-localisant l'économie. De même, on ne créera pas d'emplois durables dans nos vallées, à coups de grands projets aussi dévastateurs que temporaires.

POUR TOUTES CES RAISONS, NOUS VOULONS L'ABANDON PUR ET SIMPLE DU LYON-TURIN.

NOUS VOULONS UN REPORT MODAL EFFECTIF DU CAMION VERS LE TRAIN. DES MAINTENANT ET AVEC LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES.

MAIS SURTOUT, NOUS VOULONS EN FINIR AVEC LES TRANSPORTS INUTILES DE MARCHANDISES SUR DE LONGUES DISTANCES, ET AVEC L'OBSESSION DE LA GRANDE VITESSE.

PLUS D'INFOS : notav-savoie.over-blog.com



Il est arrivé ! Le **nouveau site internet de Réagir !** est visible sur la toile. Réagir ! s'est associé avec Vivre en Maurienne pour apporter son point de vue dans le monde associatif écologique qui lutte contre la domination du transport routier et propose des alternatives.

WWW.VIVRE-EN-MAURIENNE.FR

Le site commun avec Vivre en Maurienne offre les dernières nouvelles sur l'environnement en Maurienne. C'est un autre moyen de s'informer et un autre ton sur la réalité des combats que mènent des bénévoles pour défendre leur milieu de vie.

DOUBLEMENT DU MONT BLANC ?

L'ATMB qui gère le tunnel du Mont Blanc assure que « le doublement n'est pas d'actualité ». L'ARSMB (l'égal de Réagir !) reste vigilante et se méfie : la RN 205 rampe d'accès au tunnel est devenue une autoroute, l'attente au tunnel est persistante, sans oublier la mise en avant de la sécurité comme au Fréjus. L'ARSMB est ferme : « *pas question de 2è tube ! En matière de sécurité, de protection de l'environnement, la priorité est le transfert modal de la route vers le rail* ».

RAPPORT BESSON SUR L'ÉNERGIE

Énergie 2050, ce rapport, commandé par Eric Besson n'avait qu'une seule fonction, politique : défendre le nucléaire. « *Si les réserves mondiales d'énergies fossiles apparaissent abondantes au regard des besoins futurs, les conditions de leur accès sont de plus en plus difficiles : les investissements en infrastructures nécessaires pour l'utilisation des ressources sont massifs et le contexte géopolitique est par nature incertain. La contrainte climatique devrait par ailleurs apparaître plus tôt que la contrainte géologique.* »

Voilà... pas plus d'approfondissements, un rapport lacunaire avec une pensée unique.

« *Il ne reste plus qu'une cinquantaine d'années de pétrole* ». Depuis 1980, l'humanité consomme chaque année plus de pétrole qu'elle n'en découvre, et le fossé ne cesse de grandir. Selon la compagnie Shell, rien que pour compenser le déclin des puits existants, il faudrait trouver d'ici dix ans l'équivalent de quatre nouvelles Arabie Saoudite, avec du pétrole toujours plus difficile à exploiter... Ne serait-il donc pas opportun de changer de mode de vie ?

Demandez l'info !

Vous voulez recevoir des informations sur Réagir ! , sur les problèmes environnementaux en Savoie et en France :

Donnez vos coordonnées : nom /prénom :

Adresse Internet : @

Envoyez à Dominique Draperi - 22 rte des Mottets - 73500 AUSSOIS ou contact-reagir@vivre-en-maurienne.fr

Pouvoir 2012

Je soussigné,
 membre de l'association Réagir ! donne tout
 pouvoir à M/Mme
 pour l'assemblée générale du 16 mars 2012.
 Signature :

(À envoyer à Dominique Draperi
 - 22 rte des Mottets - 73500 AUSSOIS
 ou remettre à la personne mandatée)

Adhésion 2012

Nom/prénom :

Adresse Internet et postale :

Je renouvelle mon adhésion à RÉAGIR ! pour 2012 :

10 € ou **5 €** (étudiant, chômeur, enfant)

COTISATION DÉDUCTIBLE à 66% du revenu imposable