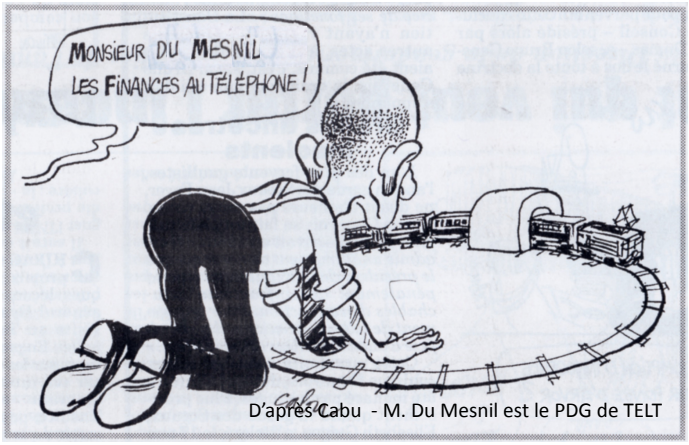
CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR DU PROJET DE 2ÈME TUNNEL FERROVIAIRE LYON-TURIN

Gesticulations

Les travaux préparatoires à Saint-Jean, au Bourget et à Avrieux à marche forcée (tranchée couverte, aménagements du quartier de la gare, puits de ventilation…) veulent faire croire à un engagement irréversible. **Mais ne perdons pas de vue que les crédits de l'UE ne sont toujours pas alloués pour mener à bien ce chantier.** Les financements font toujours l'objet de négociations. En outre, le règlement communautaire propre aux réseaux trans-européens prévoit que tous les projets financés doivent entrer en service avant 2030. Au-delà il n'est pas prévu de contribution. La France n'a toujours pas défini sa quote-part de financement. Faute de la totalité du financement disponible, les travaux définitifs du tunnel de base ne peuvent légalement démarrer selon l'article 16 de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012.



D'après Cabu - M. Du Mesnil est le PDG de TELT

Opacité

Les réunions de chantier de TELT ne sont ouvertes qu'aux associations favorables au Lyon-Turin, donc Vivre et Agir en Maurienne en est exclue. Le lobby de la Transalpine financé par des entreprises de BTP et des collectivités (Région, Département et communes) ne donne aucun bilan financier de ses activités, malgré la loi qui l'y oblige.

Non sens économique et social

Le coût pharaonique du projet de **26 milliards d'euros estimés en 2012** (selon la Cour des Comptes) coûtera combien au final ? Ces crédits italiens, français et européens gagneraient à être redéployés pour contrer la crise économique et sociale actuelle consécutive à la pandémie COVID.

Le **doute** sur la date de mise en service persiste selon le rapport 2020 de la Cour Européenne des Comptes, et bien **au-delà de 2032**, selon Paola De Micheli Ministre Italienne des Transports. Ce 2è Lyon-Turin n'a de sens que si les accès sont réalisés conjointement au tunnel de base mais rien n'est actuellement au budget en France, ni la participation aux financements du tunnel de base, ni à celui des accès.

Un **trafic marchandises surestimé** par TELT et en constante diminution, encore accélérée par la pandémie COVID et la volonté des populations des régions et des États, à consommer localement. Cela laisse présager la même **faillite** que pour la ligne Perpignan-Figueras entre France et Espagne. **La ligne ferrée existante au gabarit européen, utilisée actuellement à 20%, permettrait le trafic passagers et le report de marchandises route - rail dès maintenant.**

Non sens écologique d'un projet climaticide

Comment ce projet peut-il vouloir améliorer la qualité de l'air des vallées alpines alors qu'il devrait rejeter **10 millions de tonnes de CO_2** pour le seul tunnel de base ? La pollution de l'air sera augmentée par la rotation des engins de chantier et des rejets provenant de la construction du tunnel de base et de son exploitation. La **Cour des comptes européenne** analyse qu'il faudrait 50 ans pour équilibrer le bilan carbone du tunnel de base avec un report modal maximal du fret vers le rail. Cette perspective est incompatible avec l'urgence de **réduction des gaz à effet de serre de 55%** d'ici à **2030**, votée par les 27 chefs d'État de l'UE le 11 décembre 2020.

Le tarissement ou la baisse de débit de **20 sources** ont été constatés par TELT à St Martin, St Michel, Orelle, St André, Villarodin-Bourget et Avrieux, par le percement des seules galeries de reconnaissance. Qu'en sera-t-il avec les 164 km du tunnel de base ? Chaque année, le tunnel de base drainera l'équivalent de la **consommation annuelle d'eau potable d'une ville d'1 million d'habitants** d'après les calculs de TELT.

La **destruction des paysages**, de sites patrimoniaux et de terres agricoles sous les forts de l'Esseillon à Avrieux et sur les jardins du Moulin à Villarodin-Bourget mais aussi demain avec l'ouverture de carrières comme à Saint-Martin-la-Porte et à Hermillon ?

La **fragilisation du sous-sol** pourrait être davantage déstabilisée sur le site de l'Onera et le rendre inopérant, condamnant ce site stratégique et ses emplois (plus de 150) ou le site des Tierces à Villarodin Bourget par le stockage de 4 millions de m3 de déblais.

La **mise en danger** délibérée des populations de Modane-Fourneaux **en cas d'inondation** par surélévation d'une zone naturelle d'expansion de l'Arc, pourtant classée rouge dans le PPRI de la Maurienne et de l'installation d'une zone de chantier avec centrale à béton, concassage, transformateur électrique 63 kv… générateurs de poussières et bruits.
Liste hélas non exhaustive… **les dégâts environnementaux concernent la totalité du futur parcours de ce 2è Lyon-Turin en France comme en Italie.**

Déni démocratique

La pandémie du coronavirus a fait refluer les libertés individuelles et placé la France et l'Italie dans la catégorie des «démocraties défaillantes ».
En Italie, des **opposants** au projet piloté par TELT ont été condamnés à des peines de **prison ferme** pour avoir scandé des slogans, brandi des banderoles, distribué des tracts, être présents et avoir laissé passer des véhicules gratuitement au péage d'Avigliana sur l'autoroute A32. Malgré cette **répression judiciaire**, la résistance du Mouvement No TAV en Italie ne faiblit pas pour autant.
En France, des élus et représentants de VAM ont été empêchés de participer à 3 réunions publiques en présence du sous-préfet et de la députée, en juin 2018. Actuellement, une loi liberticide de « sécurité globale » est en projet : syndicats, associations, personnalités politiques demandent le retrait des articles 21, 22 et 24 au nom du respect des libertés fondamentales.

Solidarité transfrontalière

En Italie, dans la vallée de Suse, comme en France, une partie des populations et des élus sont opposés au projet. À titre d'exemple les **maires de Lyon, Grenoble et Turin** partagent les mêmes préoccupations. Une large majorité des élus de la Vallée de Suse sont constamment réélus parce qu'**opposés au projet d'un 2è Lyon Turin**. De nombreuses manifestations et présences d'opposants ont montré l'inutilité et le gaspillage d'argent public de ce projet. Nous sommes solidaires de nos amis du Mouvement No TAV comme le montre les rassemblements pacifiques en 2018 et 2019 en la présence d'élus Italiens et Français.

Il est donc possible et indispensable d'arrêter ce projet et les chantiers préparatoires pour un autre avenir et réorienter les financements pour les besoins réels des populations françaises et italiennes.

Vous souhaitez préserver la qualité de vie et l'environnement ?
Alors rejoignez-nous au sein de VAM :

……

courriel : vamaurienne@yahoo.fr site : vamaurienne.ovh

Vivre et Agir en Maurienne

Nom : ……

Prénom : ……

Adresse : …… ……

…… ……

Téléphone : ……/……/……/……/……

Courriel : …… @……

Adhésion individuelle : 10 €
Adhésion familiale : 15 € pour . . . . . membres (nombre de personnes)
Autre somme : . . . €

Chèque à l'ordre de Vivre et Agir en Maurienne (reconnue d'utilité publique) à envoyer à :
Jean Luc Guarin - 85 rue Ste Anne - 73500 MODANE

(66% de vos cotisations déductibles de votre revenu imposable)

ADHESION 2021