



Villarbernon
73140 Saint Michel de Maurienne

vamaurienne@yahoo.fr

Contribution à la consultation du public sur la demande d'enregistrement présentée par la société TELT concernant l'exploitation d'une installation de fabrication de béton et d'une tour aéro-réfrigérante sur le territoire de la commune de Saint-Martin-la-Porte

Cette contribution répond à l'arrêté préfectoral du 5 mai 2021 pour une consultation du public en mairie de St Martin la Porte. Demande présentée par la société TELT, l'installation est située sur le territoire de la commune de St Martin la Porte.

Une justification du projet erronée et mensongère

La section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire entre St Jean de Maurienne et Suse est motivée par la nécessité de remplacer la ligne actuelle qui présenterait selon le dossier de nombreuses contraintes responsables de la dégradation de sa rentabilité économique (p.5).

TELT évoque « la sinuosité du tracé » et « des tronçons à voie unique » ce qui est faux. Les normes ferroviaires se sont effectivement durcies, mais de nombreuses améliorations ont facilité la fluidité du trafic : - mise au gabarit européen GB+ de la voie et du tunnel de 2007 à 2012 sous la présidence de M. Hubert du Mesnil à la tête de Réseau Ferré de France, qui aujourd'hui est le président de TELT,

- suppression des contrôles douaniers en 1992,
- utilisation de locomotives bi-courant.
- D'autres avancées techniques comme le passage au système HTMS pourraient encore renforcer les performances.
- Nombreux travaux de réfections des ponts

Notons que si quelques pentes sont importantes sur quelques centaines de mètres à 33 pour mille, la ligne historique Suisse du St Gothard qui présente les mêmes caractéristiques a fait transiter 5 fois plus de fret que ce qui passe actuellement sur la ligne du Montcenis. Celle-ci a transporté jusqu'à 11 millions de tonnes en 1980, sa capacité étant estimée à 15 millions de tonnes et qu'il n'en passe que 3 millions actuellement. La baisse du trafic franco-italien survient dès 1998 en raison de la désindustrialisation du Piémont (fermeture des usines Fiat) et de la délocalisation d'entreprises en Asie. Mais la véritable raison de la baisse du trafic provient essentiellement du manque de volonté politique en faveur du transfert modal, lequel s'est dégradé sur l'ensemble du territoire, même en plaine.

La capacité financière : Si p. 8, le rapport parle des articles 15 et 18 du traité de 2012, il omet avantageusement l'article 16 : « la disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie franco-italienne de la section internationale. » Où sont les financements ?

Concomittance avec d'autres travaux

p. 37 : Le début de l'excavation du tunnel de base serait programmé pour 2023 et l'équipement du tunnel à partir de 2027. Soit 4 ans de creusement. C'est impossible ! Le 22 janvier 2015, dans un article de la Tribune, Hubert du Mesnil disait : « il faut au moins une quinzaine d'années avant qu'il ne soit opérationnel ». Donc 2023 + 15 = 2037. Lui-même, devant la commission transports du Sénat le 10 février 2021 reconnaissait : « l'objectif c'est 2030. Il a été dit que l'on n'y arriverait pas. Moi je ne sais pas si on y arrivera ou pas ». Le promoteur du tunnel du St Gothard en Suisse explique qu'il a fallu 17 ans de travaux pour terminer ce tunnel identique à celui projeté en France. Celui-ci n'a même pas commencé, donc si les travaux devaient débuter en 2023, avec les mêmes caractéristiques que le tunnel du **Lyon Turin** selon M. Du Mesnil, cela signifie qu'il ne pourrait être **réalisé avant 2040** !

État environnemental initial

p. 14 : la conclusion est accablante : « L'état environnemental de référence à considérer est donc celui d'un site entièrement artificialisé. » Non seulement, il s'agit d'une reconnaissance des dommages déjà perpétrés mais c'est une justification invraisemblable des futurs aménagements : puisque c'est détruit, alors l'aménageur peut détruire davantage.

L'eau

p. 38 sur les eaux pluviales : « Concernant les eaux pluviales générales, l'imperméabilisation de certaines zones va provoquer une augmentation des débits rejetés, notamment pendant les épisodes orageux. Ces débits restent toutefois relativement faibles par rapport au milieu récepteur qu'est l'Arc. » TELT reconnaît les pollutions engendrées par le chantier par les engins, l'imperméabilisation, les rejets Etc... Ce Etc en dit long des inconnues vis à vis de ces pollutions. Les recommandations et préconisations qui suivent s'appuient sur des lois et des décrets mais qui fait les analyses, vérifie les mises en place de mesures de préventions et de sécurisation ? Si c'est TELT ou une entreprise affiliée qui font des autocensures, il est à craindre que celles-ci soient entachées par conflits d'intérêt et minimisées pour réduire les responsabilités et les dégâts constatés. C'est ce que nous constatons dans la phrase qui suit :

« Le rejet des eaux pluviales fera l'objet d'une surveillance conformément aux autorisations préfectorales loi sur l'eau du 12 février 2007 et du 4 mars 2011 complétées

et modifiées par l'AP n°2020-0347. L'exploitant s'engagera également à respecter le seuil de débit rejeté au milieu récepteur défini à l'article 33 de l'arrêté du 8 août 2011. »
Le pollueur se charge lui-même de prendre les mesures !!! « Aucun rejet ne se fera au milieu naturel. »

Le chantier nécessite d'énormes quantités d'eau, les eaux d'exhaure du tunnel mais également les eaux de pompage de la nappe phréatique (1000 à 2000m³/jour autorisés), voire l'eau potable de la commune (p.47). Ces pompages ajoutés à d'autres sur d'autres emprises de TELT sont loin d'être négligeables sur la ressource en eau de la vallée. C'est autant d'eau que les prairies, les forêts, les versants, les alimentations en eau potable n'auront plus.

D'après le rapport de TELT sur les points d'eau et leurs risques d'impact datant du 14 avril 2017, le tarissement ou la baisse de 20 sources ont été constatés à Saint Martin la Porte, St Michel de Maurienne, Orelle, Saint André, Villarodin-Bourget et Avrieux par le percement des seules galeries de reconnaissance. Est-il raisonnable de poursuivre cette mise à sec de la vallée dans le contexte où la ressource en eau devient un problème mondial ?

Outre le tarissement, s'ajoute le risque de pollution accidentelle, chimique, bactériologique (p.48), voire radioactive ou amiantifère (p. 62).

Le tableau 5 des p. 42 à 47 montre l'étendue des aléas et risques encourus sur la ressource en eau. Les répercussions sur cette ressource sont plus que sensibles par leur mélange de minéralisé, leur arrivée en surface, leur chaleur et nécessitera des moyens financiers et environnementaux importants pour leur traitement indispensable.

L'air

Le dossier estime bonne sa qualité pour SO₂ et CO₂ en référence au capteur de St Jean de Maurienne (p.15). Mais il n'est pas représentatif car il est ventilé par l'air pur de la vallée adjacente de l'Arvan.

Le dossier note p.16: « la configuration géographique du site est relativement défavorable à la dispersion des polluants »

Or, c'est sur Saint Martin la Porte que seront relargués l'air chaud, les polluants, les gaz dangereux, les fumées, les poussières des tirs d'explosifs (p.27) et quantité de CO₂ en misant sur la dilution de l'air qui, précisément, n'est pas bonne.

Le bruit

La ventilation actuelle et l'unique bande transporteuse émettent déjà un bruit gênant sur la commune. L'ajout d'une grosse centrale à béton fonctionnant 24 heures sur 24, de bandes transporteuses supplémentaires dont le nombre n'est pas précisé (p.25) et d'une tour de refroidissement ne peuvent qu'aboutir à un niveau sonore insupportable pour les habitants, et ceci sans compter le vacarme de la rotation des camions .

La circulation induite

Justement, l'arrivée de flux nouveaux de PL va créer un niveau de bruit intense et une congestion non négligeable des voies, non seulement sur Saint Martin la Porte, mais également sur une partie de la vallée.

Le dossier compte par jour, 70 rotations sur la plateforme (p.36), et en pointe, 108 poids lourds supplémentaires sur la RD 1006, 388 poids lourds sur l'A 43 liés au fonctionnement de la plateforme (p.61).

Est-ce à dire que près de 500 poids lourds emprunteront la bretelle de raccordement à la D 219 pour atteindre la plateforme PSZ ?...ou du moins, quelle proportion de ce trafic le fera ?

Des incohérences et des manipulations

Les habitations les plus proches sont situées à environ 300 mètres au nord de la limite de la plateforme p.14, mais à 500 mètres p.52 et à 250 mètres p.63.

Quoi qu'il en soit, le bruit monte, l'air chaud et les polluants avec, et le village situé en amont recevra de plein fouet toute la pollution du chantier. Ce versant paisible et bien ensoleillé verra son cadre de vie bouleversé et son patrimoine immobilier dévalué.

p. 65 : Veille écologique de chantier

De grands mots pour ne rien dire et faire illusion. Les préconisations sont vagues et n'engagent à rien comme en témoigne cette phrase : « Le cas échéant les actions à mettre en place pour la prise en compte de ces nouveaux enjeux sont à concorder avec TELT. » La dernière phrase de ce court paragraphe est édifiante : « L'entreprise devra toutefois contribuer à cette veille écologique par un système de veille écologique de ses installations. »

Conclusion

Le mardi 17 juin 2020, la **Cour des comptes européenne** a publié un rapport sur 8 grands projets de transport dans l'Union européenne. Pour la liaison Lyon-Turin, ce **rapport est accablant** et souligne un retard de réalisation de 15 ans et un coût augmenté de 85 % par rapport à l'évaluation initiale (estimation initiale : 5,203 milliards €, dernière estimation : 9,630 milliards €).

La Cour des comptes évoque également une **surestimation des effets environnementaux « positifs »** de la multi-modalité. Elle rappelle que « *la construction de la liaison transfrontalière Lyon-Turin, générerait dix millions de tonnes d'émissions de CO2* ». Ces émissions ne seraient compensées que 25 ans après l'entrée en service de l'infrastructure si la pleine capacité est atteinte. Le rapport ajoute : « *Cette prédiction dépend en outre des volumes de trafic : s'ils n'atteignent que la moitié du niveau prévu, il faudra 50 ans à partir de l'entrée en service de l'infrastructure avant que le CO2 émis par sa construction soit compensé.* »

Or **l'urgence climatique** nous impose de financer en priorité les projets qui donnent des résultats immédiats et non dans 25 ou 50 ans, en développant le fret ferroviaire sur le territoire français, en particulier en utilisant **la ligne ferroviaire existante** en Maurienne (sur laquelle transitaient dans les années 80 plus de 100 trains de fret/jour contre 20 actuellement malgré d'importants travaux de modernisation). Ceci permettrait également la diminution rapide de la pollution de l'air liée aux transports routiers dans les vallées alpines.

Mme Barbara Pompili, Ministre actuelle de la Transition Écologique avait déclaré le 1^{er} octobre 2014 à l'Assemblée Nationale : « Dans son rapport, l'Inspection Générale des Finances souligne que la concentration des financements européens sur ce projet (canal Seine Nord Europe) exercerait un effet d'éviction pour le financement d'autres projets d'infrastructures. Financer ce canal ou d'autres **projets inutiles comme le Lyon Turin** signifie donc en abandonner d'autres qui eux seraient vraiment utiles. Avec les sommes englouties ici, combien d'infrastructures utilisées quotidiennement par les Français pourraient être rénovées, combien de lignes dites malades de la SNCF vont devoir encore attendre alors que le drame de Brétigny illustre l'urgence d'agir. Quid de l'amélioration des transports urbains, des autoroutes ferroviaires, des canaux existants qui sont délaissés depuis des décennies ? »

Pour toutes ces raisons, comme l'ont déjà énoncées de hautes administrations comme la Cour des Comptes, le Conseil Général des Ponts et Chaussées, le Conseil d'Orientation des Infrastructures, l'association **Vivre et Agir en Maurienne s'oppose à de tels**

travaux. Ils vont à l'encontre de la lutte contre le réchauffement climatique en générant des millions de tonnes de gaz à effet de serre. Comme l'a dit Mme Pompili la Ministre de la Transition écologique, ils empêchent la mise en place immédiate et indispensable de solutions alternatives pour un report modal, en perturbant de façon irréversible des réseaux hydrologiques, en polluant l'air, en détruisant des terres agricoles, donc des biens communs.

Les nuisances extrêmement sévères imposées à la commune de Saint Martin la Porte et aux environs pour un projet à l'utilité contestable conduit l'association à émettre un avis très défavorable aux nouvelles activités ICPE projetées sur la plateforme PSZ.

Annie Collombet et Philippe Delhomme

Coprésidents de Vivre et Agir en Maurienne

