



Association Anti Contournement Autoroutier de Chambéry

<http://www.acac73.org/>

contact@acac73.org

L'omerta sur la transformation de la Savoie en couloir à camions continue en toute impunité !

Pendant ce temps, les opposants au Lyon-Turin et leurs nouveaux amis d'Europe Écologie Les Verts dénigrent le ferroviaire, font la promotion d'alternatives « bidons » et abusent de la crédibilité des citoyens : la sincérité et la pédagogie ont laissé la place à la démagogie et à l'idéologie...

**Déversement haut savoyard de 100 000 poids lourds les plus polluants
sur Chambéry et la Maurienne.**

**Opposants au Lyon-Turin et élus EELV portent plainte, de manière géométriquement
variable, pour mise en danger d'autrui, mettent en cause la SNCF et ...
épargnent les autoroutes.**

Il est urgent :

- d'abandonner tout nouveau report de la redevance poids lourds,*
- de mettre en œuvre les mêmes interdictions poids lourds entre le Mont-Blanc et le Fréjus,*
- de mettre également en œuvre les travaux pour créer la plateforme de l'autoroute ferroviaire à Grenay,*
- de commander immédiatement de nouveaux wagons «Modhalor» pour augmenter la capacité de l'autoroute ferroviaire entre la France et l'Italie,*
- de réattribuer les 6 milliards d'euros de cadeaux destinés aux sociétés d'autoroutes, au ferroviaire,*
- de lancer les travaux du tunnel de base du Lyon-Turin en Maurienne.*

Tunnel du Mont-Blanc : les poids lourds les plus polluants renvoyés sur Chambéry et la Maurienne.

Après avoir obtenu l'interdiction des camions les plus polluants aux normes EURO1 et EURO2 pour le seul tunnel du Mont-Blanc et une surtaxe sur les EURO3, les élus de la vallée de Chamonix ont voté à **l'unanimité** une motion «*demandant conjointement à l'État d'engager dès cet hiver, et au plus tard au 1er janvier 2014, le transfert des P.L. en transit international encore classés euro 3 sur l'Autoroute Ferroviaire Alpine (reliant Aiton à Orbassano), infrastructure dont les réserves de capacité sont garanties de l'absorption de ce trafic complémentaire*».

http://ddata.over-blog.com/0/57/80/16/motion_commune_transfert_euro_3_sur_afa.pdf

Nous sommes très choqués par plusieurs points :

- **Mensonge sur les réserves de capacité de l'autoroute ferroviaire** : le taux de remplissage de 85% pour les 8 premiers mois de 2013 laisse une réserve de capacité d'à peine 3000 poids lourds annuellement pour les 100 000 déversés par le Mont-Blanc !



- **Mise en danger des usagers de la VRU et Impact sur la santé des 150 000 habitants de l'agglomération de Chambéry.**



Tragédie d'avril 2012



Épisode de pollution hivernale

A moins évidemment de consacrer le milliard d'euros nécessaire à la réalisation du contournement autoroutier de Chambéry...



Depuis notre communiqué de janvier 2013, sur les alternatives «bidons» des opposants au Lyon-Turin, force est de constater que la ligne de conduite de ces derniers reste toujours la même...

Interdire les poids lourds circulant à vide : de la démagogie à l'état pur !

Les opposants au Lyon-Turin continuent à demander l'interdiction des poids lourds circulant à vide

<http://lyonturin.eu/communiqués/docs/communiqu%C3%A920130904.pdf>

Aucun pays dans le monde n'a instauré cette mesure ! Comment feraient, par exemple, les agriculteurs qui exportent chaque année plus d'un million de bovins en Italie ? Reconvertiraient-ils les bétailières en transports de voyageurs pour revenir en France ?

Plainte à géométrie variable des opposants au Lyon-Turin et des élus EELV.

Hasard du calendrier, au moment où les élus et les associations de Chamonix réclamaient le renvoi des poids lourds sur Chambéry, les opposants au Lyon-Turin fédéraient ceux-ci, avec plusieurs élus EELV, pour porter plainte pour *mise en danger d'autrui par les risques liés à l'exposition des personnes aux moteurs diesel* dans les Alpes.

Cette plainte, contrairement au renvoi des poids lourds, a bien été relayée dans tous les médias nationaux et locaux.

<http://ddata.over-blog.com/0/57/80/16/Plainte-mise-en-danger-de-la-vie-d-autrui---Francois-Miche.pdf>
http://www.arsmb.com/index.php?fname=news.php&news_type=12#207

Il est très étonnant de s'engager dans la lutte contre la pollution et de ne souffler mot du problème du renvoi des poids-lourds sur Chambéry, ni de la politique de la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus qui n'a toujours pas interdit les poids-lourds les plus polluants contrairement au Mont-Blanc. Nous en déduisons donc que pour eux, les 130 000 Chambériens doivent être totalement immunisés contre les pathologies liées à la pollution !

Pourquoi les opposants au Lyon-Turin et les élus EELV ne défendent-ils pas une juste répartition du trafic autoroutier entre la Haute-Savoie et la Savoie ? Considèrent-ils que Chambéry et la Maurienne aient vocation à devenir un dépotoir ?

La SNCF mise en cause.

La plainte ci-dessus vise nommément la SNCF. En effet, les opposants au Lyon-Turin et les élus EELV proposent au procureur de Chambéry de faire un lien avec la décision du 18 décembre 2012 de l'Autorité de la concurrence qui a condamné la SNCF à 61 millions d'euros d'amende pour avoir sur-réservé des sillons et wagons de transport de marchandises.

Dans leur courrier adressé au Procureur de la République de Chambéry, ils indiquent en conclusion et, de manière pernicieuse, que cette «*manœuvre a interdit à des concurrents de transporter par le rail des marchandises qui ont probablement circulé sur la route*».

En réalité, le motif exact de la condamnation est d'«avoir mis en œuvre plusieurs pratiques ayant entravé ou retardé l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché du transport ferroviaire de marchandises». Les opposants au Lyon-Turin et EELV se gardent bien d'indiquer que cette condamnation fait suite à une plainte de Euro Cargo Rail filiale de la Deutsche Bahn, et non d'un quelconque transporteur routier. Ils se gardent bien également d'indiquer que l'Autorité de la concurrence a relevé un deuxième motif dans sa condamnation : la SNCF a pratiqué auprès de certains clients " des prix inférieurs à ses coûts, dans le but de conserver ses positions"...

http://www.mobilicites.com/fr_actualites_fret---la-sncf-ecope-d-une-amende-de-pres-de-61-millions-d-euros_0_77_2248.html

Les autoroutes sanctuarisées par dissimulation intentionnelle.

Par contre, dans cette plainte n'apparaît aucune incrimination de la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus qui n'a toujours pas interdit les poids lourds les plus polluants au tunnel du Fréjus. N'apparaît également aucune dénonciation des 500 millions d'euros de subvention versés à la SFTRF en moins de 5 ans.

Pourquoi les élus Europe Ecologie Les Verts, qui devraient soutenir le transport ferroviaire de marchandises, n'attaquent pas plutôt la STFRF pour mise en danger d'autrui par les risques liés à l'exposition des personnes au moteurs diesel ?

55

En 2015 : 500 000 poids-lourds de plus transiteront par Chambéry ?

On peut malheureusement supposer que, dès la réalisation de la galerie de sécurité du Fréjus (8 m de diamètre), une nouvelle plainte pour « mise en danger d'autrui » sera déposée, pour cause de différentiel de sécurité avec la galerie (2 m de diamètre) du Mont-Blanc. Cette plainte, à la différence de la première, aura toutes les chances d'aboutir et aura pour effet immédiat le renvoi de la quasi-totalité des poids lourds de Chamonix vers Chambéry et la Maurienne !

Le ministère des Transports est en train de préparer le terrain :

<http://questions.assemblee-nationale.fr/q14/14-21579QE.htm>

<http://questions.assemblee-nationale.fr/q14/14-21534QE.htm>

- il a été répondu à la question de madame Bernadette Laclais, que le trafic sur l'autoroute de Chamonix, à la différence de la Maurienne, est en majeure partie local.

Cette affirmation est fausse ! Le nombre de poids-lourds français traversant le tunnel du Mont-Blanc est mineur : 28% en 2008 ; 22 % en 2012 !

- il a également été affirmé que l'interdiction des EUROS 1 et 2 ainsi que la surtaxation des EURO 3 au Mont-Blanc n'ont pas provoqué de report massif au tunnel du Fréjus.

Il faut savoir que par rapport à la baisse générale du trafic poids-lourd due à la crise actuelle, elle est bien plus importante au Mont-Blanc qu'au Fréjus. L'affirmation la plus démagogique est venue des opposants au Lyon-Turin qui ont expliqué que cette différence était due aux conditions climatiques !

<http://ddata.over-blog.com/0/57/80/16/communiquelbanez20130314.pdf>

Comment prioriser le transport routier à Lyon.

Le contournement ferroviaire de Lyon devait encore, il y a quelques mois, être réalisé avant 2020. Celui-ci aurait permis au transport de marchandises d'avoir des sillons de bonne qualité et d'éviter de traverser la gare de la Part-Dieu. La Commission Mobilité 21 a décidé d'accorder la priorité à la réalisation d'une nouvelle et pharaonique gare souterraine de plusieurs milliards à la Part Dieu.

Cette même commission a scandaleusement rejeté sur RFF la responsabilité de voir des matières dangereuses traverser cette gare. Que pourront faire RFF et les élus à par imposer des restrictions fortes pour éviter une plainte pour mise en danger d'autrui ? Le ferroviaire perdra encore plus de parts de marché au bénéfice de la route !.. Les élus EELV n'ont formulé, en juin, que de simples regrets...

voir rapport à la page 58 : http://ddata.over-blog.com/0/57/80/16/Rapport_Mobilite_21-acac73.pdf

<http://elus-rhonealpes.eelv.fr/2013/06/27/rapport-mobilite-21-lenterrement-de-sept-projets-inutiles-et-dun-projet-necessaire/>

Comment prioriser le transport routier sur l'Axe Europe Centrale / Mont-Blanc / Mâcon / Atlantique.

Là, rien, même pas de simples regrets de la part des élus EELV sur le fait qu'un milliard d'euros ait été attribué, par la Commission Mobilité 21, à la transformation de la Route Centre Europe Atlantique en autoroute dont une partie alimente directement le Mont-Blanc. Aucune solution ferroviaire n'a été prévue, qu'il s'agisse de l'électrification de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique ou d'une autoroute ferroviaire.

L'objectif est-il de laisser le réseau ferré dans en l'état (réseau de 1860) et de continuer à créer des autoroutes ?



Lyon-Turin : affirmations mensongères, silence et aucune alternative crédible.

<http://rhonealpes.eelv.fr/2013/10/18/ligne-a-grande-vitesse-lyon-turin-la-bataille-juridique-commence/>

10 milliards d'euros pour la France sur 15 ans et non pas 26 milliards !

Les opposants brandissent un coût de 26 milliards d'euros comme un épouvantail. En réalité, pour la France sur 15 ans, celui-ci est d'environ 2 milliards d'euros pour le tunnel de base entre la France et l'Italie (enquête publique de 2007) et d'environ 8 milliards d'euros pour les accès français à ce même tunnel (enquête publique de 2012). A noter que l'Europe va apporter plus de 3 milliards de subventions.

Silence sur la redevance poids lourds !

Les opposants n'ont jamais fait la promotion de l'éco-redevance poids-lourds, destinée au financement des infrastructures de transport des marchandises plus respectueuses de l'environnement. Celle-ci a pourtant fait ses preuves en Allemagne depuis 2005 et en Suisse depuis 2001.

250 millions et non un milliard d'euros pour la modernisation de la ligne historique !

Réseau Ferré de France a dépensé environ 250 millions d'euros durant la dernière décennie pour élargir les tunnels et les ponts afin de permettre à l'autoroute ferroviaire de transporter autre chose que des camions citernes.

La réalisation de ces travaux a permis, depuis juillet 2012, d'améliorer le taux de remplissage de l'autoroute ferroviaire : plus de 85% aujourd'hui.

Il est à noter que ces travaux ne permettent pas aux infrastructures d'atteindre le gabarit en vigueur au tunnel sous la Manche ou en Allemagne par exemple.

Doublement de la ligne historique Saint André le Gaz / Chambéry : fausse bonne idée qui assurera la suprématie définitive de l'autoroute A43.

Du fait de sa sinuosité, la ligne est limitée à 90km/h. Son doublement n'apportera aucun gain de temps aux usagers. L'encaissement de cette ligne imposerait de la fermer pendant plusieurs années pour réaliser les travaux. De plus, comment pourrait-on ajouter une centaine de trains entre Saint André le Gaz et Lyon où circulent déjà plus de 200 trains par jour ?

Couvrir la ligne historique le long du lac du Bourget : une autre fausse bonne idée !

Irréalizable. Il suffit de voir le tracé des 20 km le long du lac.



Propos étonnants du député EELV, F.M. Lambert, lors de la séance des questions au président de la commission Mobilité 21 du 5 juin 2013 :

« Enfin, comment intégrez-vous les évolutions technologiques, tant dans le domaine de l'automobile, qui produira des voitures plus urbaines, électriques, partagées, que dans le ferroviaire ? La véritable révolution technologique que représente **la motorisation répartie sur les wagons de marchandises, déjà en œuvre en Allemagne et validée en France par le programme R-shift-R**, permettra de requalifier des lignes existantes, notamment en montagne, lesquelles ne nécessiteront plus que des ajustements plutôt que des créations ex nihilo. **Pour ne citer que le projet Lyon-Turin, ce type de matériel le rendrait inutile, pouvant largement se satisfaire des tunnels actuels.** De plus, les investissements seraient portés par les opérateurs et non plus par le contribuable. Comment avez-vous inscrit ces quelques éléments prospectifs dans vos travaux ? »

R-SHIFT-R : une usine à gaz pour le ferroutage !

Comment ce projet d'une complexité ahurissante a-t-il pu bénéficier de près de 500 000 € de subventions publiques (donc payées par le contribuable) pour produire principalement des vidéos publicitaires et une étude mécanique simpliste ? Un simple examen technique préalable sérieux aurait suffi à démontrer sa non viabilité. Contrairement aux affirmations du député EELV F.M. Lambert, aucun pays, y compris l'Allemagne et la Suisse, n'a mis en œuvre de la motorisation répartie sur des wagons de marchandises. Il est très étonnant que le président de la Commission Mobilité 21 ait laissé ces affirmations sans réponse.

Les solutions alternatives proposées par les élus EELV et par les opposants au Lyon-Turin ne sont pas crédibles. Cette opposition idéologique au Lyon-Turin est loin de faire l'unanimité dans les propres rangs d'EELV, contrairement au projet d'aéroport de Notre Dame des Landes.

<http://www.predit.prd.fr/predit4/projet.fo?cmd=workflowRapportFinal&projInCde=40758&resultInCde=40758>

<http://lyonturin.eu/documents/docs/wagon%20automoteur.avi>



Il y a donc urgence et la priorité doit être donnée à :

- **la réalisation de la plateforme de ferroutage de Grenay** dans la banlieue lyonnaise, comme promise en 2007 par le ministre des Transport de l'époque et confirmée par F. Hollande le 2 décembre 2012.

Chaque année, depuis trois ans, on nous annonce les travaux pour l'année suivante...

Le site de Grenay, qui est proche des zones industrielles de Lyon, a été choisi depuis plusieurs années. Les études de RFF sont terminées depuis longtemps mais, il manque toujours le feu vert de l'État pour démarrer les travaux. Le coût de 71 millions d'euros comprend la création de la plateforme à Grenay et la modernisation de la ligne. Il faut savoir que l'allongement des quais de plusieurs gares permettrait à des trains de voyageurs de longueur standard de s'arrêter sans dérogation exceptionnelle (Lépin le Lac par exemple).

Il serait incompréhensible que les travaux ne démarrent pas dans les semaines à venir !

http://ddata.over-blog.com/0/57/80/16/7_D_Llorens_RFF_Cotita_ERC.pdf

- **la commande de wagons Modalhor pour l'autoroute ferroviaire alpine.**

Le 18 septembre dernier, et afin d'augmenter la capacité de l'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan et celle de la nouvelle ligne entre Calais et Bayonne, deux nouvelles commandes de 383 wagons Modhalor ont été passées à Lhor Industrie. Par contre, aucun wagon n'a été commandé pour augmenter la capacité l'autoroute ferroviaire Alpine !

Il n'y a eu aucune réaction des opposants au Lyon-Turin et de leurs alliés d' EELV qui réclament, paraît-il, une meilleure utilisation de la ligne existante !

<http://alsace.france3.fr/2013/09/19/lohr-industrie-signe-deux-contrats-140-millions-d-euros-la-cle-pour-construire-383-modalohr-321301.html>

- **la réaffectation au ferroviaire des 6 milliards d'euros de cadeaux destinés aux sociétés d'autoroutes !**

D'après les Echos, l'État s'apprête à annoncer un plan de relance des autoroutes de 3,7 milliards €. C'est la somme que les sociétés d'autoroutes consacraient à de nouveaux travaux en échange d'un allongement de 3 ans de leurs concessions. Toujours d'après les Echos, ces mêmes sociétés d'autoroutes réalisent 2 milliards d'euros de bénéfice par an donc, en prolongeant ces concessions, l'Etat perd 6 milliards d'euros sur 3 ans !

<http://www.lefigaro.fr/societes/2013/10/02/20005-20131002ARTFIG00624-autoroutes-le-plan-de-relance-sur-la-bonne-voie.php>

<http://www.lesechos.fr/entreprises-secteurs/auto-transport/actu/reuters-00554831-autoroutes-un-accord-pourrait-intervenir-rapidement-cuvillier-614598.php>

Entre autres projets de travaux : le préfet de Savoie organise des réunions pour le doublement de l'échangeur de la Motte-Servolex. A la différence du Lyon-Turin et comme pour le doublement du tunnel routier du Fréjus et l'élargissement de la A43, nous pouvons déjà nous attendre à l'absence d'un vrai débat public de ce projet absurde, coûteux et inutile !

- **La réalisation du premier tube du Lyon-Turin**

Le président F. Hollande avait annoncé, le 2 décembre 2012 lors du sommet Franco-Italien, le début du percement d'une portion du tunnel entre la descenderie de Saint-Martin La Porte et celle de la Praz en Maurienne (800 millions d'euros de travaux déjà réalisés). A ce jour, rien n'a commencé alors que, depuis plusieurs mois, les Italiens ont démarré la descenderie de Chiomonte dans le Val de Suse.

Le déclin du ferroviaire n'est pas une fatalité.

En Suisse, la part du rail dans le transport de marchandises

représente plus de 60% contre moins de 20% en France.

En Allemagne, elle continue de progresser depuis 10 ans

à l'inverse de la France.