

## Un débat qui fait flop

Le 5 février 2011, « un débat sur le Lyon-Turin » organisé par le syndicat des chemins de Savoie, ne fut hélas qu'un prétexte pour faire la promotion de ce projet.

Ce manque de démocratie a provoqué la légitime colère de Jean Blanc, citoyen écologiste de Maurienne.

Cette réunion n'avait finalement pour seul objectif que de forcer les politiques à relancer le projet et éclairer la nébuleuse des promesses non tenues. Il était question de faire un état des lieux après des années de retard !

Divers élus dont Messieurs Besson et Bouvard expliquèrent que les choses avançaient. Que du côté français, tout était en ordre (Déclaration d'Utilité Publique effectuée pour la galerie principale)...

Alors que le député de Maurienne reconnaissait le manque de moyens des gouvernements français et italien, il laissa entendre que les financements nécessaires pourraient être mobilisés auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations et de bailleurs privés ! Le président de Chambéry métropole en profita pour vanter « le mérite » des Suisses qui firent voter une taxe sur les carburants afin de financer le fret ferroviaire.

Par contre, il omit soigneusement de parler de la RPLP (redevance poids lourds pour la prestation) que l'Union Européenne avait fortement critiquée lors de sa mise en place. La France ayant d'ailleurs tenté de la faire supprimer lors de la négociation des accords commerciaux franco-suisses (les bilatérales).

En effet, tout camion qui rentre en Suisse paie une taxe servant à financer le ferroutage avec comme finalité d'empêcher tout camion de traverser la Suisse autrement que sur un train. Louis Besson souhaiterait-il que les Savoyards s'auto-taxent également ?

Après deux heures de promotion de ce chantier pharaonique, la parole fut donnée à la salle. D'abord aux élus qui pour certains vantèrent les mérites de leurs communes aux fins d'installer une plateforme de transbordement des camions. Tandis que Louis Besson préféra défendre la gare de Chambéry, en oubliant de rappeler que du fret passerait par celle-ci.

La nombreuse délégation des habitants du Val de Suse, opposée à la LGV, nous apprit que la quasi totalité des communes entre Suse et Turin était défavorable au Lyon Turin et que leur groupe « NO TAV » était composé de plus de 50 000 adhérents ! Un élu d'une commune de Maurienne demanda quand les travaux d'insonorisation de la ligne ferroviaire actuelle commenceraient enfin...

La parole fut très peu donnée aux opposants à cette nouvelle infrastructure.

Annie Colombet demanda si la galerie de « sécurité » en cours de creusement au tunnel routier du Fréjus risquerait dans l'avenir de permettre le passage d'encore plus de véhicules.

Les NO TAV expliquèrent le pourquoi de leur opposition. L'état italien ferme les écoles, n'entretient plus les voies ferrées ni les routes existantes et autres services publics. Mais il serait PRET (pour quelques privilégiés) à investir 15 milliards d'euros dans le TAV sans se soucier des dommages provoqués. La vallée de Suse est déjà traversée par une double voie de chemin de fer, une autoroute, une rivière et deux routes nationales.

L'on apprit, chiffres à l'appui, que le trafic camions au Mont Blanc et au Fréjus avait baissé depuis 5 ans malgré la RPLP suisse. La gare de Modane voyait passer 25 trains de marchandises par nuit, il y a 5 ans et SEULEMENT 4 à 6 maintenant !

Puis Michel Martin proposa un « plan B » au Lyon Turin, mais ne put développer ! (le micro avait été coupé). Benoit Leclair demanda qu'en continuité de son travail (précédente mandature au Conseil Régional commission transports) le modal soit vite mis en place à l'identique des Suisses.

Malgré une parole demandée depuis une heure, je me la vis refuser quand alors M Fatiga (l'organisateur syndicaliste) signifia la fin des interventions. Heureusement, un cheminot maurienais qui devait me connaître obtint in extremis que le micro me soit apporté.

Fort de ce que je connais de la dangerosité et des incohérences de ce projet, additionnées aux nouveaux chiffres fournis en début de réunion, je demandai aux politiques :

### SUR LE VOLET FINANCIER DU PROJET

Alors que les autoroutes et tunnels du Fréjus et Mont-Blanc sont déficitaires et appartiennent en majorité à l'Etat français;

Alors que **la majorité des camions français appartiennent, indirectement à la SNCF** et à ses filiales;

Alors que **le trafic rail par la Maurienne a été divisé par 5 en 5 ans;**

Alors que les tunnels cités plus haut ont vu le trafic poids lourds baisser de 25% en 5 ans;

Vu qu'on assiste à une relocalisation de certaines entreprises due à l'augmentation du coût du transport,

**QUI peut me faire croire que le LYON TURIN comportera un volet FRET ferroviaire ?**

La SNCF a 12 milliards d'€ de dettes et RFF 29 milliards, ce dernier doit effectuer sur le réseau, en 2 ans, pour 13 milliards de réparations urgentes (cause des retards incessants des trains), soit 54 milliards au total.

Donc comment financer un tel projet ? Le son du micro me fut coupé mais remis vu le grondement dans la salle !

### SUR LES CONSEQUENCES DU LYON TURIN

Lors du creusement du tunnel, **des veines d'AMIANTE ET D'URANIUM seront traversées et les millions de m3 de minerais dangereux entreposés au col du Mont Cenis** et ensuite, éparpillés par le vent sur la vallée de la Maurienne et la vallée de Suse, Donc, QUID de la protection des populations ?

Sachant qu'une LGV construite localement entraîne la fermeture systématique de nombreuses gares TER afin de la rentabiliser on met des gens sur les routes pour aller aux gares ou sur les autoroutes, d'où pollutions ET baisse des services à la population ...micro coupé définitivement !

Après cela plusieurs personnes vinrent me parler et j'appris **le contenu « du plan B » : faire passer sur la ligne existante le fret d'ici à 5ans et non 25 comme prévu pour le Lyon Turin** grâce à UN NOUVEAU PROCÉDE GENIAL. (r-shift-r)

**La question que je pose à tous : des centaines d'hectares et de maisons rasées.**

### DANS QUEL BUT REEL ?

Jean Blanc

## R-shift-R

Un projet novateur qui valorise, pour les besoins à venir, la voie historique transformée

Je m'en souviens très bien, c'était le 4 août 2001, je présentais à un ami les idées sur le transport des marchandises que soutenaient les différents groupes de réflexions auxquels je participais.

Il s'agissait, selon eux, de mettre les camions sur les trains : « le ferroutage ». On ne pourrait que partager cette idée comme toute simple. Là où le raisonnement devenait singulier c'était quand ils soutenaient, à l'unisson, que la rentabilité ne serait jamais au rendez-vous. Le financement devait donc provenir d'une taxation prélevée/imposée au transport routier, un impôt à la source.

De réflexions en réflexions, de modèles mathématiques en modèles mathématiques, de paramètres en paramètres... il nous est apparu, comme une évidence,

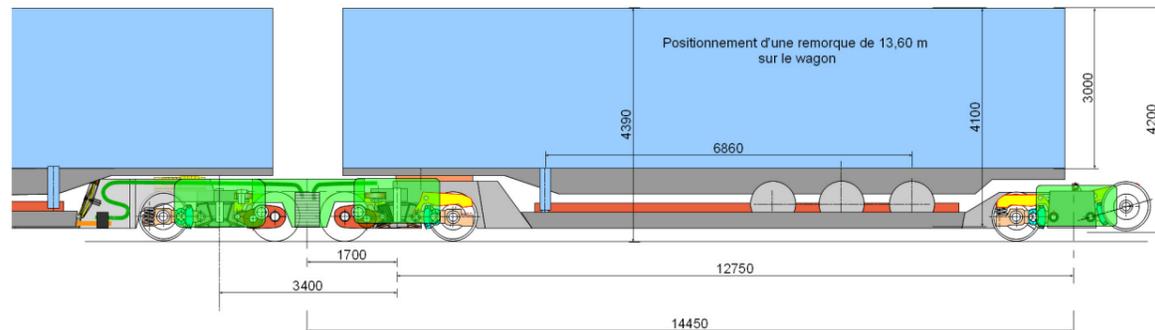
## Lyon Turin, le plan B

Ce plan est né d'une révolte : celle de riverains de la ligne ferroviaire « historique » (par Culoz) qui se sont rapidement rendu compte que le projet officiel les transformait en victimes collatérales du « Lyon - Turin », alors qu'ils devaient théoriquement en être des bénéficiaires !

Et c'est au nom de leur prétendue protection (un des trois objectifs de ce projet) que beaucoup d'élus savoyards continuent de le soutenir, au plus grand désespoir des dits riverains !

Pour les accès au tunnel transfrontalier, le Plan B évite les trois grands inconvénients du projet officiel qui sont :

**L'incohérence externe** (avec son déni de la ligne historique). Au contraire, il l'intègre au dispositif, mais en la transformant qualitativement par un enfouissement en place quasi-généralisé, selon la méthode autrichienne .



Conception d'un wagon : système R-shif-R

que le mode de fonctionnement envisagé pour le ferroutage lui interdit de s'autofinancer.

Je me suis alors permis de **faire évoluer certains facteurs techniques comme : la longueur du wagon, le temps d'immobilisation d'une rame pour son déchargement/chargement, le principe de motorisation, la vitesse moyenne des convois, le type de contenant acceptable par le wagon**, ainsi de suite.

Le modèle mathématique est là aussi sans appel : le ferroutage se rentabilise si l'on intervient sur : la conception des wagons, le principe des gares, le mode de fonctionnement général des réseaux, le fonctionnement des ports...

**R-shift-R était né, sa philosophie repose sur un seul constat : le résultat financier recherché définit la conception du wagon, de la gare, du réseau...**



Tunnel autrichien du Brenner

Un exemple d'enfouissement en place

**L'incohérence interne** (avec ses deux tunnels pour le franchissement du premier grand obstacle topographique : la barrière Epine-Chartreuse).

**le surdimensionnement** (avec ses 40 millions de tonnes de fret par an, qui ne seront jamais atteints, mais sont nécessaires à la justification économique de tous les immenses tunnels du projet). Dans le Plan B, seul le transfrontalier (± 37 km) dépasse 15 km.

Protéger par des brevets, une présentation en est faite en 2003 au Comité National des Transports. Une grande première dans le milieu ferroviaire, jamais une approche économique n'avait défini un concept, la tendance était plutôt « je fais un wagon et je regarde économiquement ce qui se passe », suivez mon regard...

**Après de multiples études, d'intervention d'organismes universitaires et institutionnels, d'aides financières du Prédit comme de l'ADEME le projet se présente aujourd'hui dans une phase d'élaboration d'un démonstrateur.**

Alain Margery

C'est pourquoi l'Enquête d'Utilité Publique sur ces accès ne cesse d'être repoussée : **la DUP est impossible sur le projet officiel !**

**Pour le tunnel** transfrontalier, le Plan B préconise un dédoublement long du tunnel actuel (qui partirait de l'Est de St Jean et arriverait à l'Ouest d'Ulzio), et dans ce secteur, le même parti pris d'enfouissement pour des raisons environnementales évidentes. Ceci permettrait de mettre en cohérence le Turin – Lyon et le Montgenève, c'est-à-dire le Turin – Marseille.

La présentation qui est faite ici vise à montrer les diverses techniques d'enfouissement, à faire connaître la méthode autrichienne utilisée pour les accès au tunnel du Brenner et à montrer l'intérêt pour la Savoie d'une approche du même type, que ce soit le long du lac du Bourget, à Aix, en Maurienne, etc....

Michel Martin