

Communiqué de presse 7 mars 2015 18h
CHAINE HUMAINE À SAINT MICHEL DE MAURIENNE

*Contre le doublement du tunnel routier du Fréjus
Le report modal des camions sur les trains,
c'est maintenant sur la ligne existante,
pas dans 30 ans.*

A l'issue de la Chaine Humaine, ses organisateurs notent que les résultats du rassemblement ont dépassé leurs premières espérances: Ce sont, en effet, toutes les vallées de la Roya (06) à l'Arve (74), en passant par la Durance (05), Grenoble (38), la combe de Savoie et la Maurienne (73) qui se sont mobilisées, représentées par des participants et/ou par leurs élus (voir dossier ci joint avec les communiqués respectifs).

C'est la première fois que les vallées alpines sont aussi unies, fédérant Associations, Populations et Elus, tous autour de 4 volontés largement partagées:

- 1- Refus vigoureux et déterminé de tout doublement des tunnels routiers (notamment à Tende et Fréjus)
- 2- Mise des marchandises et des camions sur les trains de manière urgente et volontariste. Pour la Maurienne et le Mont blanc, la ligne historique, avec chargement/déchargement à Ambérieu en Bugey est utilisable dans les meilleurs délais.
- 3- Interdiction des camions Euro 1-2-3 les plus polluants dans toutes les Alpes
- 4- Engagement immédiat d'un large débat public sur les transports dans les Alpes.

Forts des partenariats nouveaux que cette journée a fait germer, les organisateurs de la Chaine Humaine souhaitent engager un travail avec les collectivités pour atteindre ensemble ces objectifs au plus vite.

Les organisateurs de la Chaine Humaine notent, enfin, que ce qui rassemble autour de l'urgence du report modal des camions sur les trains est, aujourd'hui, plus important que les différences qui existent entre les organisations présentes. L'expression de tous a été possible. L'urgence de la situation, notamment sur le plan de la santé publique, rappelée par tous les intervenants oblige à la coopération et à l'unité pour obliger l'Etat à mettre en oeuvre les premières mesures nécessaires.

Le lieu de la manifestation, idéalement placé à l'endroit où se cotoient, au plus près, autoroute, nationale et chemin de fer... a permis à tous les participants de constater factuellement que les voies de chemin de fer ne sont pas saturées: de 10h à 15h, le nombre de convoi s'est compté sur les doigts de la main !

La circulation et les sites traversés par la Marche Humaine n'ont pas été perturbés: la manifestation démontre une fois encore à la Maurienne, à la Savoie, à certains médias (qui s'attendaient au contraire) et au Procureur (qui s'est cependant senti obligé, sans succès, de faire procéder à la perquisition des bagages des amis italiens) que nous pouvons débattre sans dénigrement, suspicion et violence.

Saint Michel de Maurienne 7 mars 18 heures

SOMMAIRE DU DOSSIER

Comme le disent très bien **le Maire de Chamonix (p.5), les associations du Mont Blanc (p.6), M. Rochette, maire de St Rémy de Maurienne (p.7) et M. Durbet, Président du Syndicat de Pays de Maurienne (p8)**: Assez de temps perdu, c'est maintenant qu'il faut agir, avant d'être asphyxiés!

La grande force de la Chaine Humaine c'est de rassembler, pour la 1ère fois, toutes les vallées: **de Chamonix Mont Blanc (p 5) à Tende (p.10)**, en passant par **Grenoble (p11)**, la Durance, le Val de Susa et la Maurienne.

La capacité ligne existante Dijon-Modane-Tunnel du Mont Cenis permet de multiplier fortement le report modal immédiatement (**Coordination des Opposants p.13**)

Les soutiens aux mots d'ordre de la Chaine Humaine sont nombreux: Conseillers régionaux présents, **Parlementaires européens (Mme Rivasi et Mme Delli p12)** ainsi que plusieurs partis ou organisations syndicales.

Un soutien particulier qui formule des propositions pour saisir les institutions de notre pays est celui de Joel Giraud, Député des Hautes Alpes, Président du Conseil National de la Montagne, Président du Comité de Massif des Alpes (p.3)

Les prises de parole, animées par Alain Boulogne, Président de CIPRA, ont permis l'expression de:

- Philippe Delhomme, Vivre et Agir en Maurienne
- Jean Charles Khohlass, président de la Commission transport au Conseil Régional
- Simon Métral, président de l'ARSMB
- L'association Roya Expansion Nature (contre le doublement du tunnel de Tende)
- Antoine Fatiga, CGT
- Daniel Ibanez Coordination des opposants au Lyon turin

Les communiqués ci joint ont été présentés aux participants.

- ✓ VIVRE ET AGIR EN MAURIENNE
- ✓ VIVRE EN TARENTOISE
- ✓ CHALLES LES EAUX TERRES CITOYENNES
- ✓ ENVIRONNEMENT MONTBLANC
- ✓ ASSOCIATION POUR LE RESPECT DU SITE DU MONT BLANC ARSMB
- ✓ FRAPNA 38-73-74
- ✓ LES AMIS DE LA TERRE 73-74
- ✓ LA COORDINATION DES OPPOSANTS AU LYON TURIN
- ✓ CIPRA VIVRE DANS LES ALPES
- ✓ MOUNTAIN WILDERNESS

Contacts Presse:

- Vivre et Agir en Maurienne
André Duplan 06 08 63 69 82
- CIPRA Marc Pascal 06 08 83 52 69
Alain Boulogne 06 87 71 90 56
- FNE Jean Paul Lhuillier 06 81 62 20 80

POSITION ET PROPOSITIONS DE JOEL GIRAUD, Député des Hautes Alpes, Président du Conseil National de la Montagne



Joël GIRAUD

Député des Hautes-Alpes
Président de la Commission Permanente
Du Conseil National de la Montagne
Maire de L'Argentière-La Bessée
10, avenue de Vallouise
05120 L'ARGENTIERE-LA BESSEE
04.92.21.33.81
Fax : 04.92.21.43.73
jgiraud@assemblee-nationale.fr

REPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Monsieur BOULOGNE

Manifestation
« chaîne humaine »
le samedi 7 mars,
de Saint-Michel-de-Maurienne à Saint-Martin-la-Porte

L'Argentière, le 6 mars 2015

A ce jour près de 90 % des échanges de marchandises entre la France et l'Italie se font par la route, alors même que nous savons que les plus grosses menaces qui pèsent sur l'écosystème alpin sont l'accroissement du trafic et le changement climatique.

Les études effectuées ces dernières années démontrent que le périmètre alpin constitue un milieu particulièrement sensible à la pollution atmosphérique en raison d'une part, de la topographie induisant une concentration dans un espace réduit de toutes les activités humaines et des émissions qui en résultent et d'autre part, de la météorologie qui peut limiter la dispersion atmosphérique, notamment en hiver en favorisant l'accumulation des polluants dans les basses couches de l'atmosphère.

Les impacts environnementaux du transport constituent donc une réelle préoccupation pour les régions alpines et des mesures appropriées, afin de les limiter doivent être appliquées. Ces mesures, nous le savons, sont essentiellement le transfert du transport des marchandises de la route vers le rail et la promotion de l'usage de transports combinés comme les « autoroutes roulantes ».

En tant que Président du Conseil National de la Montagne, et suivant mes engagements d'élu de la montagne, je regrette de ne pouvoir être présent parmi vous pour alerter notre gouvernement des dangers du doublement, aujourd'hui annoncé, du tunnel du Fréjus, dont le trafic actuel pose déjà les problèmes environnementaux que l'on sait.

Toutes les études menées ces dernières années s'accordent à démontrer l'urgence pour notre territoire alpin de trouver des solutions alternatives au trafic des poids lourds, notamment transfrontalières et c'est d'ailleurs l'une des missions fondamentales que s'est fixée la Convention Alpine, portée par huit états de l'arc alpin ainsi que l'Union européenne et les plans d'action prévus par les législations existantes, communautaire ou nationales, doivent maintenant être mis en œuvre.

Dans ce contexte, il est bien sûr exclu d'envisager l'augmentation des capacités routières dans la région alpine : Nous devons porter nos efforts vers l'amélioration de la coordination des différents modes de transport, orientation dans laquelle l'optimisation du rail est une priorité, avec l'amélioration des voies ferroviaires.

Le report modal, avec notamment l'optimisation de l'Autoroute Ferroviaire Alpine via la future ligne ferroviaire Lyon-Turin, permettra de développer une alternative environnementale au transport routier en allégeant le trafic des poids lourds.

La réalisation de cette autoroute ferroviaire permettrait à terme de transférer près d'un million de poids lourds de la route vers le rail, avec d'évidents bénéfices environnementaux, s'inscrivant ainsi dans les orientations de la convention alpine signée en 1991 par les 8 pays de l'arc alpin, dans le cadre de laquelle les signataires s'engageaient notamment à limiter les nuisances environnementales et les risques dus au trafic en ne créant pas de nouvelles capacités routières alpines et en favorisant le report modal

La Commission du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) a remis un rapport dans lequel la ligne Lyon-Turin a été reclassée en seconde priorité et ne serait réalisée, selon la dernière hypothèse, qu'entre 2030 et 2050

Cette conclusion doit nous pousser à trouver une alternative à court terme, la perspective du report modal au plus tôt en 2030 n'étant pas compatible avec les enjeux environnementaux actuels et les engagements français en matière de transition énergétique.

Le développement de l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) avec la mise en place d'une plateforme de ferroutage à partir d'Ambérieu en Bugey, d'où le report modal est possible à court terme, la ligne ayant été modernisée récemment, doit être étudié. Cette ligne, qui n'est actuellement utilisée qu'à 17% de sa capacité, pourrait absorber une grande partie du flux Fréjus et Mont-Blanc.

La protection de la région alpine contre les impacts négatifs du trafic routier doit nous conduire à une réduction de l'impact des transports à un niveau qui ne cause pas de dommage à ses habitants et à ses écosystèmes et cela passe par la substitution du transport de marchandises routier par le transport ferroviaire.

C'est pourquoi j'ai décidé de proposer que le sujet soit mis à l'ordre du jour de la prochaine séance du Comité de Massif, pour une motion à la Ministre de l'Ecologie et au Ministre des Transports et d'interpeler le Conseil National de la Montagne pour qu'il se saisisse du dossier.

Joël GIRAUD



Communiqué d'Eric Fournier, maire de Chamonix

Les Alpes manquent d'air, donnons-leur du fer !

Depuis 1999 et le drame du tunnel du Mont Blanc, nous exigeons, habitants des vallées alpines, membres d'associations, élus, un report du trafic marchandises de la route vers le rail.

Les engagements pris alors (doublement du trafic fret ferroviaire notamment, grâce à la modernisation du tunnel du Mont Cenis et le développement de l'autoroute ferroviaire) n'ont pas été tenus. Quinze ans après, c'est même une nette régression de ce trafic fret ferroviaire qui est constatée.

A l'urgence écologique et environnementale de l'époque s'est rajoutée depuis quelques années l'urgence sanitaire.

Malgré les efforts déployés par les autorités locales, les mesures adoptées pour faire face à cette crise sont très insuffisantes. Aujourd'hui, le temps est à la mobilisation et à l'union autour de ce qui nous rassemble :

- exiger que les mesures immédiates de report modal soient mises en oeuvre : utilisation et développement de l'autoroute ferroviaire alpine, bloquée pour d'incompréhensibles motifs juridiques ; meilleure utilisation du réseau existant et affirmation par l'Etat d'une politique d'accompagnement au développement du fret ferroviaire ;
- faire que l'interdiction permanente de passage des PL les plus polluants soit adoptée par l'Etat dès cette année sur les itinéraires sensibles transalpins (vallées et cols) ;
- faire que lors des pics de pollution le trafic fret de transit international soit détourné des vallées et agglomérations touchées ;
- s'opposer à toute perspective d'augmentation des capacités des axes routiers de transit des marchandises dans ces vallées (Mont Blanc, Maurienne...)

Ces demandes transcendent nos engagements politiques et nos revendications territoriales.

Ce sont des priorités absolues, et immédiates.

C'est ensemble que nous parviendrons à un résultat.

Les Alpes manquent d'air, donnons-leur du fer !



Environn'
MontBlanc

Chaîne humaine en Maurienne samedi 7 mars Les vallées alpines veulent des solutions rapides

Samedi, en Maurienne, les vallées alpines montreront qu'elles font front commun contre la pollution de l'air et en faveur du report du transport de marchandises transalpin vers le rail, sans plus tarder.

Depuis la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, toutes les promesses politiques en faveur du ferroviaire et du report vers le rail ont été brisées, oubliées, piétinées. Le fret ferroviaire est en chute libre, l'Autoroute Ferroviaire Alpine moisit en phase expérimentale depuis 2003 et le transport routier a bénéficié d'un traitement de faveur, avec, entre autres, la généralisation des 44t et l'abandon de l'écotaxe.

Pour Anne Lassman-Trappier, présidente d'Environn'MontBlanc : « Les vallées alpines ne supportent plus d'être victimes de la pollution de l'air engendrée par une politique des transports nationale irresponsable et pro-routière. Les habitants sont révoltés de constater, dans la plus grande impuissance et l'inquiétude, que la santé de leurs enfants est touchée par la pollution de l'air. Ils sont las des promesses non tenues, las de devoir toujours patienter ».

Samedi, les habitants des vallées alpines démontreront leur **opposition à l'ouverture de la galerie de sécurité du Fréjus au trafic routier** et demanderont le **développement rapide du service d'Autoroute Ferroviaire Alpine**.

« Assez de promesses, assez de mensonges, nous voulons des réponses et des actions concrètes et rapides en faveur du report du trafic transalpin vers le rail. Les instances politiques de Paris, Rome et Bruxelles doivent entendre le cri des populations qui ne peuvent plus tolérer cette situation et l'inaction politique dont la conséquence est l'asphyxie de nos vallées », ajoute Simon Métral, président de l'ARSMB.

*Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc
Maison de la Montagne, place de l'Eglise, 74400 Chamonix*

*Simon Métral
06 26 86 56 95*

*Environn'MontBlanc
40, chemin du Pierrier de la Croix, 74310 Les Houches*

*Anne Lassman-Trappier
06 04 07 81 63*

MAURIENNE et SAVOIE

Monsieur ROCHETTE, maire de St Rémy en Maurienne, Conseiller régional aux participants à la Chaine Humaine:

Bonjour à toutes et à tous,

En qualité de Conseiller Régional et Maire de ST REMY DE MAURIENNE , je tiens à ce titre à m'associer à ceux qui manifestent aujourd'hui à ST MICHEL De Maurienne CONTRE LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS en transit polluant la vallée de La Maurienne ou les vallées Alpines.

Je demande comme mes collègues élus qu'aucune différence ne soit faite entre les vallées alpines, que les poids lourds polluants soient reportés sur le train ou interdits dans nos vallées lors des pics de pollution où qu'ils soient.

La différence de traitement entre les vallées est INACCEPTABLE, Messieurs les Préfets, prenez vos responsabilité non pas en reportant la pollution mais en l'éradiquant en ce qui concerne les poids lourds grâce au transfert sur le rail, ou qu'il s'agisse de l'habitat et des chauffages polluants !

Quant au reste du trafic poids lourds, il n'est pas souhaitable de le développer et d'attirer avec le nouveau « tube » la trop fameuse fausse galerie de sécurité, mais il faut contraindre l'exploitant à une limitation drastique des passages.

Les élus et la population de La Maurienne ont été trompés, dupés et on les a pris pour des imbéciles... incapables de comprendre qu'une galerie de 4 à 8 mètres devenait un second tube.

En ce qui concerne le gouvernement, il ne fait pas ce qu'il faut en matière de ferroutage. Il a engagé des centaines de milliers d'euros pour la fausse galerie de sécurité et rien ou presque pour la plate-forme de chargement des poids lourds sur le rail de l'Est Lyonnais.

Oui je soutiens vos actions pour une meilleure qualité de vie, pour tous ceux qui habitent dans les vallées alpines, pour nos enfants et petits- enfants et toute la population résidante.

Nous n'oublions pas non plus les bassins de vie traversés par les poids lourds polluants comme Chambéry en SAVOIE.

Ceci est inacceptable, relève de l'abus de confiance et je m'engage avec d'autres collègues, à soutenir ou à partager toute action en justice qui ira dans le sens de la contestation de ce fait improbable et révoltant de l'ouverture d'un second tube !

Par ailleurs et ceci explique l'absence physique des élus Mauriennais, nous soutenons le Lyon Turin qui seul permettra à terme un transfert modal efficace, car aujourd'hui s'il est souhaitable d'imposer un report modal des matières dangereuses et des PL euros 2 et 3, il n'en reste pas moins que les créneaux ferroviaires ont aux dires des syndicats de la SNCF trop peu de souplesse et ne permettraient pas un transfert important, le plus important étant que le gouvernement décide des mesures coercitives pour inciter les PL à utiliser l'autoroute ferroviaire.

Par contre pour notre santé, notre qualité de vie, notre avenir nous luttons et lutterons jusqu'au bout.

CHRISTIAN ROCHETTE

MAIRE DE ST REMY DE MAURIENNE
CONSEILLER REGIONAL RHONE ALPES



COMMUNIQUE DU SYNDICAT DU PAYS DE MAURIENNE

Manifestation du 7 mars 2015 à Saint-Michel-de-Maurienne

Le Syndicat du Pays de Maurienne affirme sa forte préoccupation face au problème du trafic à travers les Alpes.

La fin des transits les plus polluants doit être rapidement effective. Des mesures harmonisées et cohérentes sont une nécessité pour l'ensemble des territoires alpins.

Aussi nous demandons aux états de prendre les décisions qui s'imposent :

- Interdiction des poids lourds les plus polluants dans les vallées (Euro 1, Euro2, Euro 3)
- Transfert immédiat et définitif sur le rail de ces poids lourds
- Création d'une plateforme intermodale dans l'est lyonnais pour avoir un linéaire de l'Autoroute Ferroviaire plus important et plus facile et intégrer pour les transporteurs routiers
- Mesures incitatives d'accompagnement du transfert de la route vers la voie ferrée
- Création d'un comité de suivi des transports et de la qualité de l'air dans nos vallées
- Accélérer l'aboutissement du tunnel Lyon Turin Ferroviaire France-Italie, garant d'un report massif à long terme du trafic routier sur le rail.

Nous travaillons avec nos collègues de la combe de Savoie et de l'agglomération de Chambéry, de la Haute Savoie, et pourquoi pas bientôt avec l'ensemble des élus des Alpes pour un grand rassemblement de toutes nos forces pour enfin vaincre les dernières réticences.

Contact : Yves DURBET – Président du Syndicat du Pays de Maurienne - 04 79 64 12 48 –
-06 75 79 22 55- spm@maurienne.fr.

Lyon - Turin : Stoppons les frais avant qu'il ne soit trop tard !

Alors qu'un nouvel accord ministériel a été signé le 24 février, certains voudraient nous faire croire que le projet de ligne ferroviaire entre Lyon-Turin est sur de "bons rails" et que désormais, rien ne pourrait empêcher son aboutissement.

Avec la coordination opposée à ce projet tel qu'il nous est actuellement présenté, nous maintenons notre opposition claire et ferme en plaidant pour un réel report des marchandises de la route vers le rail par une réhabilitation de la ligne historique actuellement sous utilisée.

Devant les difficultés financières, la rareté des deniers publics, nous pensons qu'il serait irresponsable pour notre pays et ses dirigeants de s'engager dans un chantier estimé à 30 milliards d'euros.

Depuis plus de vingt années, les gouvernements successifs n'ont cessé d'affirmer que le projet entre Lyon et Turin serait une avancée importante permettant d'éviter la pollution dans nos vallées. Mais, le contexte socio-économique n'est aujourd'hui plus le même et, devant le risque d'un projet "pharaonique" à l'utilité contestée, nous affirmons notre position :

"Oui au report intelligent des marchandises de la route vers le rail mais pas à n'importe quel prix."

Nous ne devons pas manquer ce rendez-vous avec l'Histoire, les générations futures nous reprocheront d'avoir ainsi "gaspillé" l'argent des contribuables.

Notre réflexion n'est pas issue du fruit du hasard mais est justifiée par la Cour des Comptes dont les conclusions du référé du 1er août 2012 stipulaient que :

- "d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toute été complètement explorées".
- "Le pilotage de cette opération ne répond pas aux exigences de rigueur nécessaires dans la conduit d'un projet d'infrastructure de cette ampleur et de cette complexité".
- "les coûts prévisionnels étaient en forte augmentation"
- "depuis 1999 , les trafics de marchandises ont diminué dans les Alpes françaises ... cette baisse a été renforcée par les effets de la crise économique".
- "les estimations de la valeur actualisée socio-économique sont fortement revues à la baisse".

"Face à ce constat de la cour des comptes, nous ne devons pas rester impassibles".

Aujourd'hui, nous sommes à la croisée des chemins, ne pas agir serait synonyme de capitulation face à un projet dont nous contestons l'utilité.

Avec le collectif d'opposants au projet Lyon-Turin nous restons vigilants et nous réaffirmons avec force notre souhait de voir aboutir, dès que possible, la réhabilitation de la ligne historique.

Luc BERTHOUD

Dominique DORD

Maire de La Motte-Servolex

Député de la Savoie

Commune de Breil sur Roya
06540

Objet : Motion Tunnel au col de Tende.

Considérant que les prévisions d'augmentation de trafic à l'ouverture du nouveau tunnel routier au col de Tende seraient de 50% du trafic moyen journalier annuel (tmja) calculé sur la base de 3600 véhicules jour, soit 1800 véhicules en tmja (document de Déclaration d'Utilité Publique du projet) ;

Considérant qu'il serait très probablement constitué d'un passage de camions internationaux, la prévision de l'augmentation du passage de camions à Vintimille étant de 69% du trafic 2010 (étude pour la LVG-Paca) ;

Considérant que la circulation est déjà très importante les week-ends, les vacances et les jours fériés ;

Considérant que la qualité de l'air du moyen et haut pays dépasse déjà grandement les seuils admissibles fixés par la Commission Européenne en ce qui concerne l'ozone, ce dont la population est informée par les publications d'Air PACA ;

Considérant que la nécessaire sécurisation du tunnel actuel ne doit pas conduire à plus de trafic routier ;

Le doublement du tunnel routier nous semble incohérent pour les raisons suivantes :

Ni les villages français, ni les villages italiens de la vallée de la Roya traversés par la route n'ont été pris en compte. Or, la RD6204, également nommée E74, n'est absolument pas adaptée à un trafic international des camions.

Aucun contournement des villages de Breil et de Tende n'est acté dans la DTA ou le SCOT de la Riviera Française et de la Roya.

Dans un contexte de pollution de l'air déjà avéré, alors que la France doit payer des sommes très importantes à la Cour de justice de l'Union européenne pour manquement grave à la législation, un trafic routier plus important serait généré alors que la logique voudrait au contraire qu'on le réduise.

La pérennisation et la ré-électrification de la ligne de train Nice-Cunéo coûterait la moitié de la somme prévue pour le projet routier de Tende, et permettrait un rééquilibrage des flux de circulation, ainsi que le transport de fret.

Nous ne pouvons accepter que les travaux nécessaires à cette ligne ne soient pas financés, alors que des sommes deux fois plus importantes sont mises sur le tunnel routier.

Le projet actuel du col de Tende est de plus contraire au Grenelle de l'Environnement et au protocole transports de la Convention alpine que les États français et italien ont pourtant signé, dans lequel aucune nouvelle route à haut débit ne doit être réalisée sans qu'il ait auparavant été étudié toutes les possibilités alternatives tel le report modal de la route vers le rail.

Pour ces raisons, nous demandons instamment aux représentants des États français et italiens de réviser le projet routier du col de Tende, pour une solution de sécurisation sans augmentation de trafic.

Grenoble, le 06 Mars 2015

Communiqué de Pierre Mériaux, Conseiller municipal délégué
au Tourisme et à la Montagne et de Mondane Jactat, Adjointe à la Santé

Grenoble solidaire de la Chaîne Humaine du 7 mars 2015 en Maurienne « Oui à des vallées alpines sans pollutions ! »

« Le territoire grenoblois est directement impacté par les camions venant du sud et se dirigeant vers le tunnel du Fréjus. Comme l'élargissement de l'A480 ou le prolongement de l'A51, le doublement du tunnel du Fréjus serait une politique néfaste.

A quelques mois de la conférence sur le climat à Paris, alors que tous les indicateurs écologiques sont au rouge, s'engager dans cette voie serait un terrible signal !

Au contraire, l'Etat et l'Europe doivent tout mettre en oeuvre pour développer le transport des marchandises par le train dès maintenant, seule solution efficace pour réduire la pollution de l'air et les accidents dans les vallées alpines.

Face à un enjeu majeur de santé publique nous nous réjouissons que pour la première fois des participants de toutes les vallées alpines, de Chamonix à Tende, se rassemblent lors de la Chaîne Humaine du 7 mars 2015 en Maurienne.

La qualité de vie et la santé des habitants doivent être préservées à Grenoble, en Maurienne comme dans l'ensemble du territoire alpin. Notre soutien aux vallées alpines est total.

Grenoble est un de leurs carrefours. »

PARLEMENTAIRES EUROPEENS



Michèle RIVASI



Karima DELLI

"Nous savons tous que les diesels émettent des particules cancérigènes, c'est désormais prouvé. Il est important de se battre pour réduire le transport de marchandise en relocalisant les économies et en mettant les marchandises sur les trains.

Les députés européens écologistes suivent avec intérêt la Chaine Humaine du 7 mars qui rassemble des participants de Chamonix à la vallée de Tende. Pour la 1ère fois toutes les vallées sont solidaires.

Les Alpes ne sont pas une barrière: au contraire elles rassemblent au coeur de l'Europe.

Pour la France et l'Italie, l'urgence est d'augmenter le ferroutage. La ligne Dijon-Modane-Tunnel du Mont Cenis- Val de Suse a été modernisée, elle est prête à accueillir des trains de marchandises.

Le report des camions sur le train, c'est maintenant, pas dans 30 ans

Nous tenons à apporter notre soutien à cette manifestation organisée par les associations locales et notre solidarité à l'égard des citoyens qui subissent au quotidien la pollution de l'air dans ces vallées"

Le 6 mars 2015, Michèle RIVASI & Karima DELLI

COORDINATION DES OPPOSANTS AU LYON TURIN

LES VRAIES CAPACITÉS DE LA LIGNE EXISTANTE AMBÉRIEU CULOZ MODANE ITALIE.

LTF le dit : 17,5 millions de tonnes

A l'horizon 2030, la capacité du tunnel de base devrait permettre d'accueillir plus de 40 millions de tonnes/an de marchandises par chemin de fer (la capacité opérationnelle et commerciale de la ligne actuelle entre la Savoie et le Piémont est d'environ 14 Mt + 3,5 Mt pour l'autoroute ferroviaire).



Toujours LTF, 17,5 M de Tonnes Source copie du site Internet LTF du 16/07/2012

En outre, des principes de transfert du fret de la route vers le rail ont été décidés par les gouvernements, telle que le développement commercial de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA), depuis Novembre 2003, entre Aiton et Orbassano.



L'autoroute ferroviaire entre Aiton et Orbassano (AFA) traite aujourd'hui uniquement les poids lourds d'une hauteur inférieure à 3,60 m (essentiellement des camions-citernes). Avec les travaux de modernisation du tunnel ferroviaire du Fréjus, il sera possible de transporter des camions de près de 4,00 m de hauteur, soit environ 50% des poids lourds.

© Serge Jambicot

Ces mesures devraient favoriser une première croissance du trafic ferroviaire. Mais en raison des limites de la ligne historique, celle-ci ne pourra toutefois traiter plus de 17,5 millions de tonnes par an environ.

La Cour des Comptes le 1er août 2012, de 15 à 20 M de tonnes

Elles prenaient en compte l'évolution des trafics et le programme suisse de nouvelles lignes ferroviaires alpines ; la capacité de la ligne historique une fois modernisée étant à l'époque estimée à 20 millions de tonnes.

En outre et en raison du renforcement des normes de sécurité dans le tunnel, Réseau ferré de France (RFF) évaluait le trafic sur cette liaison entre 17 et 18 millions de tonnes. Au demeurant cette estimation a été abaissée en novembre 2011 à 15 millions de tonnes pour prendre en compte les objectifs de développement de l'offre TER dans la région Rhône-Alpes.

Ils l'ont dit, Qu'ils le fassent !



Devant l'Assemblée Nationale le 13/02/2002 : 20 M de Tonnes

J.C. Gaysot	B. Isaac Sibille
<p>M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Par ailleurs, sans attendre la construction de ces nouveaux ouvrages, j'ai demandé à RFF, dès 1997, d'engager un programme de modernisation des lignes ferroviaires existantes, avec en particulier l'élargissement du gabarit des tunnels actuels.</p> <p>La modernisation du réseau ferroviaire existant a pour objet d'accompagner la croissance du trafic, destinée à doubler en vingt ans, et de permettre, à court terme, à l'horizon 2005-2006, de doubler la capacité d'acheminement des marchandises vers l'Italie par le rail.</p> <p>D'autre part, comme je l'avais proposé lors des premiers états généraux du fret ferroviaire en décembre 2000, un service d'autoroute ferroviaire sera mis en œuvre avant la fin de cette année entre la Maurienne et Turin, comportant quatre allers-retours quotidiens. L'homogénéisation des premiers wagons Modaleoh débutera dès le mois prochain. Le potentiel initial de la ligne sera de 50 000 poids lourds par an, puis de 300 000 après la mise au gabarit II.</p>	<p>Mme Bernadette Isaac-Sibille, rapporteure. Mais toutes les grèves de la SNCF sont mauvaises, surtout le ministre ! Et je n'ai pas parlé de gouvernement, mais des grèves de la SNCF !</p> <p>La ligne actuelle Lyon-Turin a une capacité maximale de transport de 10 millions de tonnes de marchandises et elle est d'ores et déjà saturée. Des travaux de modernisation de cette ligne actuelle, décidés dans l'attente de la nouvelle ligne lors du dernier sommet franco-italien en janvier dernier à Turin, prévoient notamment la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire entre l'entrée de la Maurienne et Turin. Ce service comportera vingt ou trente navettes quotidiennes, ce qui permettra d'augmenter la capacité annuelle à 20 millions de tonnes de marchandises. La nouvelle ligne Lyon-Turin, qui offrira une capacité de 60 millions de tonnes de fret par an,</p>

L'Europe le dit : de 17 à 19 M de Tonnes

<p>Analyse des études faites par LTF sur le projet Lyon - Turin (section internationale)</p>	Tableau 3.1 Résumé des calculs de capacité de la ligne historique - Millions de tonnes		
			Capacité totale
LTF - Document B 26.1	Longueur max. des trains : 750 m	Situation de référence 1	18,19 MT
		Situation de référence 2	18,14 MT
	Longueur max. des trains : 450 m	Situation de référence 1	17,41 MT
		Situation de référence 2	18,24 MT
Note RFF - LTF de 2001/05	Longueur max. des trains : 450 m		17,00 MT
Etude PIVC de juin 2004	Longueur max. des trains : 450 m		18,50 MT

Les Suisses et les Autrichiens le démontrent chaque jour Autriche : 14,4 M de tonnes / Suisse : 16,8 M de Tonnes

Alpines	Trafic marchandises total à travers les Alpes (interne+import+export+transit)															
	2000				2005				2011				2012			
	Pays	Moyen	Max	Total	Pays	Moyen	Max	Total	Pays	Moyen	Max	Total	Pays	Moyen	Max	Total
France	100	10,7	10,7	10,7	100	10,4	10,4	10,4	100	10,4	10,4	10,4	100	10,4	10,4	10,4
Allemagne																
Autriche																
Suisse																
Italie																
Espagne																
Grèce																
Portugal																
Royaume-Uni																
Autres																
Total	100	10,7	10,7	10,7	100	10,4	10,4	10,4	100	10,4	10,4	10,4	100	10,4	10,4	10,4

Même Frédéric Thiers du Dauphiné Libéré était confiant !

La réouverture du tunnel du Mont-Cenis, même pour une période d'observation, pourrait contribuer à l'inversion d'une tendance observée depuis plusieurs années, de baisse du trafic des marchandises par cet axe ferroviaire franco-italien. Malgré le succès de l'"autoroute ferroviaire alpine" (AFA) ouverte en 2003 entre Aiton (France) et Orbassano (Italie), limitée jusqu'à aujourd'hui aux camions-citernes, le transit en gare internationale de Modane n'a cessé de baisser, pour s'établir aux alentours de 7 millions de tonnes par an.

Par Frédéric THIERS | Publié le 16/09/2011 à 16:41 Vu 753 fois

RFF le dit devant le Conseil d'Etat le 17/12/2014 : 13 M de tonnes

Et une fois encore, le dossier ne tente aucunement de faire croire que les lignes existantes sont saturées. Le volume de trafic marchandise en situation de référence avant le projet est affiché à 13 MT (pièce C, p.14 et pièce G du dossier d'enquête publique).

RFF donnait dans le dossier d'enquête : 16,5 M de tonnes

• Les capacités

Les capacités ferroviaires retenues sur le corridor projet ainsi que sur les autres passages alpins sont présentées dans les tableaux ci-dessous.

	Référence			Projet 2020			Projet 2025			Projet 2030			Projet 2035			
	AF	M	Total	AF	M	Total	AF	M	Total	AF	M	Total	AF	M	Total	
DUP																
Tunnel Mont-Cenis - Ligne historique (LH)																
Million de tonnes / an	2,7	11,8	14,5	2,7	12,2	14,9	0,6	1,3	1,9	0,6	1,3	1,9	0,6	1,3	1,9	
Nombre de trains	30	90	120	30	80	110	8	10	18	8	10	18	8	10	18	

Ces capacités sont calculées sur 260 et 300 jours d'utilisation

d) Jours d'exploitation par an

La capacité annuelle peut être déterminée en multipliant le nombre de sillons marchandises par jour par le nombre de jours d'exploitation par an. Compte tenu des conditions d'exploitation habituelles, LTF suppose ce nombre de jours d'exploitation par an égal à 260 pour les trains marchandises conventionnels et à 300 pour les trains de l'autocooste ferroviaire Modulohr (trains AFM). Ces nombres de jours ont été déterminés par LTF après analyse de la structure de la demande actuelle.

EUROTUNNEL FONCTIONNE 365 JOURS/AN

F. Lépine Lobbyiste de la Trasalpina : de 14 à 22 M de tonnes

<p>Liaison Lyon-Turin A la suite de l'article « 100 milliards, les projets » Le Monde Diplomatique, mai 2007, M. François Lépine, président de Lyon-Turin Nouvelle, préface</p> <p>juin 2007 www</p>	<p>L'article indique une capacité de la ligne historique en haute vallée de Savoie de «vingt à trente millions de tonnes par an» : elle est plus précisément de l'ordre de vingt-deux millions. Cependant, cette ligne historique dans sa totalité, entre Lyon et Turin, n'est pas en mesure d'écouler ce niveau de trafic, en raison des nombreuses limitations qui existent sur d'autres tronçons. C'est ainsi qu'entre Lyon et Chambéry la capacité de la ligne est limitée à environ quatorze millions de tonnes (...)</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

A. FATIGA Conseil Régional le 11/7/2013 : 14 à 17 M de Tonnes

<p>TRANSPORTS, DÉPLACEMENTS</p> <p>Débat sur la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin www.transports-tourisme.com/actualites/transport</p>	<p>Pour rappel, en 2011, avec 11 millions de tonnes, beaucoup de trains étaient soit supprimés ou stockés car l'infrastructure ne permettait pas d'absorber la totalité du trafic marchandises certains jours.</p> <p>C'est pour cela que la capacité de la ligne est estimée entre 14 à 17 millions de tonnes sur cette ligne de trains de marchandises et de voyageurs avec notamment les contraintes de sécurité liées au croisement des trains transportant des matières dangereuses.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Ce sont des preuves et des faits

Ne pas jeter sur la voie publique