

## Non au Lyon Turin

Mettre les camions sur le rail, et ne plus les voir sur les routes, c'est naturellement le souhait partagé par tous. Seulement, il ne faut pas faire d'angélisme, et croire qu'en réalisant une voie nouvelle dédiée au fret, par un coup de baguette magique tous les camions vont désertar nos routes ! la réalité est plus cruelle : la création d'une voie nouvelle sans une technologie novatrice capable de convaincre les transporteurs de quitter la route en préférant le rail, est une erreur fondamentale. Pour enlever 3000 camions par jour à la route, la technique actuelle a besoin du tunnel de base, de 25 milliards d'euros et devra attendre 2020 ou plus !. Or, avec la technologie innovante r-

## No alla Lione-Torino

Mettere i camion su rotaia e non vederli più sulle strade, è naturalmente il desiderio condiviso da tutti. Soltanto, non dobbiamo fare gli ingenui, e credere che realizzando una nuova ferrovia dedicata al traffico **misto merci-passeggeri**, con un colpo di bacchetta magica tutti i camion si metteranno a disertare le nostre strade! La realtà è più crudele: la creazione di una ferrovia nuova senza una tecnologia innovativa, capace di convincere i trasportatori a lasciare la strada preferendo il binario, è un errore fondamentale. Per togliere 3000 camion al giorno alla strada, la tecnica attuale ha bisogno del tunnel di base, di 25 miliardi di euro e dovrà attendere 2020 o oltre! Orbene, con la tecnologia innovatrice **r-shift-r**, a partire dal 2008 si

**shift-r**, on pourrait des 2008 enlever 1500 camions par jour à la route, et 3500 en 2015, sans création d'une voie nouvelle en utilisant le tunnel ferroviaire actuel de Fréjus

Ce procédé permet de rouler à 150km/h, de franchir des pentes de 3% et de charger les marchandises en moins de 6 minutes. C'est à ces conditions que le rail peut être compétitif. (en comparaison Modalohr met près d'une heure pour charger les marchandises, ne peut franchir des pentes de plus de 1%, et roule à moins de 90 km/h) L'ouverture du Loëtshberg en 2007 devrait enlever 1500 camions dans nos vallées alpines. En bref, des 2008, sans création du tunnel de base, avec une technologie performante, nous aurions 3000 camions de moins sur nos routes (il en passe aujourd'hui 4000/par jour à Modane) et 5000 de moins en 2015 en

potrebbero togliere 1500 camion al giorno dalla strada, e 3500 nel 2015, senza la creazione di una ferrovia nuova, utilizzando il tunnel ferroviario attuale di Fréjus.

Questo procedimento permette di viaggiare a 150 km/h, di superare pendenze del 3% e di caricare le merci in meno di 6 minuti. E' a queste condizioni che il ferro può essere competitivo (in confronto Modalohr impiega circa un'ora per caricare le merci, non può superare dei pendii di più dell'1%, e viaggia a meno di 90 km/h). L'apertura del Lötschberg nel 2007 dovrebbe togliere 1500 camion dalle nostre valli alpine. In breve, a partire dal 2008, senza la creazione del tunnel di base, con una tecnologia efficace, avremo 3000 camion di meno sulle nostre strade (ne passano oggi 4000 al giorno a Modane) e 5000 di meno nel 2015, risparmiando 25 miliardi di euro.

économisant 25 milliards d'euros.

Pour ce projet pharaonique, la démocratie a été bafouée : la loi de février 2002 prévoit une concertation (que nous attendons toujours !) il n'y a eu qu'une consultation menée par les promoteurs du projet sans la moindre indépendance. Les opposants étaient écoutés, mais pas entendus !. Pas de débat public non plus ! pourtant on ne devrait pas pouvoir engager 25 milliards d'euros sans en passer par le débat public prévu par la loi. Grâce aux élus écologistes de la région, notre coordination avait obtenu en 1997 une expertise indépendante, qui a confirmé la non rentabilité du projet, affirmant que la défense de l'environnement n'était pas respectée.

Quid du bruit et des murs de protection sonore qui ne pourront être efficaces dans nos vallées alpines ? Quid

Per questo progetto faraonico, la democrazia è stata offesa: la legge del febbraio 2002 prevede una concertazione (che noi aspettiamo ancora). Non c'è stata che una consultazione condotta dai promotori del progetto senza la minima indipendenza. Gli oppositori erano ascoltati, ma non intesi! E nessun dibattito pubblico! Tuttavia non si dovrebbero impegnare 25 miliardi di euro senza passare attraverso il dibattito pubblico previsto dalla legge. Grazie ai rappresentanti eletti della regione, il nostro coordinamento aveva ottenuto nel 1997 una perizia indipendente, che ha confermato la non redditività del progetto, affermando che la difesa dell'ambiente non sarebbe stata rispettata.

Che ne è del rumore e dei muri di protezione sonora che non potranno essere efficaci nelle nostre valli alpine? Che ne è delle vibrazioni

des vibrations qui feront écrouler des maisons en pisé (cela s'est produit au passage du TGV Valence Lyon), Quid des 1.151.000 m<sup>3</sup> d'amiante blanche que les géologues de l'université de Siene ont découvert dans les galeries de reconnaissance ? Quid des 30 km de tapis roulant et de la téléphérique, qui, de Novalesa, à 900 m. d'altitude, monterait à 2000 m., jusqu'à la Carrière du Paradissino à la combe du Grand Paradis (site protégé) pour y déposer le matériel extrait des galeries? Quid du non respect de la charte de l'environnement qui empeche qu'une commune accumule toutes les nuisances : TGV, Ligne tres haute tension, Fret ferroviaire, Autoroute.... c'est pourtant le cas en Nord Isère pour de nombreuses communes !

Les résultats de cette expertise devait normalement aboutir à la

che faranno crollare le case in argilla battuta (ciò si è verificato al passaggio del tav Valenza-Lione)? Che ne è dei 1.151.000 metri cubi d'amianto bianco che i geologi dell'università di Siena hanno scoperto nelle gallerie di ricognizione? E che dire dei 30 km di nastro trasportatore, e della teleferica che da Novalesa, a 900 m d'altitudine, salirebbe ai 2000 di Carriere du Paradissino alla comba del Gran Paradiso (sito protetto) per depositarci il materiale estratto dalle gallerie? Che ne è del mancato rispetto della carta dell'ambiente, che impedisce che uno stesso comune accumuli tutte le nocività: tav, linea di alta tensione, trasporto ferroviario merci, autostrada... questo è tuttavia il caso nel Nord Isère di numerosi comuni!

I risultati di questa perizia avrebbero dovuto normalmente condurre all'azzeramento del progetto e a proporre

remise à plat du projet, et à proposer des alternatives fiables. Il n'en a rien été. La réaction de M Soulage est édifiante à ce propos puisqu'il a déclaré « la non rentabilité d'un projet ne doit pas être de nature à empêcher sa réalisation » !

Pour toutes ces raisons nous demandons un moratoire sur le projet, la modernisation des lignes de fret existantes (elles ne sont utilisées qu'à 40%), une expertise indépendante européenne (sans experts suisses, italiens ou français) et un débat public franco italien. C'est l'essentiel de la plate forme commune définie le 7 janvier dernier, à Chambéry, lors de la réunion organisée par le CIPRA, laquelle servira de base à la rencontre franco italienne du 18 mars prochain à Bardonecchia.

alternative affidabili. Non è successo niente. La reazione di Soulage è edificante a questo proposito, poiché egli ha dichiarato: "la non redditività di un progetto non deve essere di natura tale da impedire la sua realizzazione"!

Per tutte queste ragioni noi domandiamo una moratoria sul progetto, la modernizzazione delle linee merci esistenti (esse sono utilizzate solo al 40%), una perizia indipendente europea (senza esperti svizzeri, italiani o francesi) e un dibattito pubblico franco-italiano. E' l'essenziale della piattaforma comune definita il 7 gennaio scorso, a Chambéry, in occasione della riunione organizzata dal CIPRA, che servirà da base all'incontro franco-italiano del 18 marzo prossimo a Bardonecchia.