

150 NOUVELLES RAISONS CONTRE LE TURIN-LYON

BREVES CONSIDERATIONS TECHNIQUES SUR LE PROJET EN OCCASION DES 150 ANS DE L'UNITE D'ITALIE ET DES 20 ANS DU MOUVEMENT NO TAV

UN GRAND TRAVAIL INUTILE

150 NOUVEAUX MOTIFS CONTRE LE LYON-TURIN
UN GRAND TRAVAIL INUTILE

ÉGALITE DE COUT, SEULEMENT EN ITALIE, A CELLE DE TROIS PONTS SUR LE DETROIT DE MESSINE, AFIN D'OBTENIR UNE HEURE QUELQUES PASSAGERS ET SANS AUCUNE UTILITE POUR LE TRANSPORT DE FRET ET A LA MODALE.

L'INUTILITE DES GRANDS TRAVAUX

POUR LE TYPE DE PROJET

Pour la futilité de.....	point	2
Le coût insoutenable.....	point	9
Critique des responsables du projet.....	point	19
Pour la grande capacité d'installations existantes.....	point	24
Pour l'effondrement du trafic fret à travers l'Alpes italo français.....	point	31
Parce que les données réelles contredisent les prédictions fausses.....	point	36
Le flop de A.F.A. et modale avec Modalhor chariots.....	point	42
Les Fables de couloir 5, d'épargne et stratégique de travail.....	point	48
Pour l'Observatoire biaiser les portables.....	point	58
Pour le manque de fiabilité de Lyon Turin Ferroviaire.....	point	61
Pour l'absurdité du tunnel Chaumont projet.....	point	64
Pour la taille du projet de la partie l'internationale.....	point	67
L'impact du projet de la partie nationale.....	point	75
Pour les illégalités dans l'évaluation des incidences environnementales.....	point	81

LES IMPACTS DE

Le manque de garanties pour les gouvernements locaux.....	point	86
Pour les dommages économiques et la dépréciation du territoire.....	point	92
Pour les dommages causés à la santé de la poussière qui rend malade.....	point	95
Per l'amiante.....	point	101
Pour l'uranium et le radon.....	point	104
Pour le bruit et les vibrations pendant la construction et l'exercice.....	point	107
La perte de ressources, sur l'expérience du Mugello et du passé	point	109
Pour les facteurs hydrogéologiques qui aggravent la situation.....	point	111
Pour les risques géologiques cachés ou minimisés.....	point	119
Pour les volumes extraites et la difficulté à trouver un vidage.....	point	121

POUR LES PROBLEMES SOCIO-ECONOMIQUES

L'absence d'une véritable et fidèle consultation de la population.....	point	125
Illusions sur l'emploi, sur le plan stratégique et plus.....	point	133
Pour l'opposition des administrations locales et des populations.....	point	144
Les insolubles problèmes à financier le projet.....	point	144

POUR LE TYPE DE PROJET

1. Le projet de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon Turin est un exemple de ce type d'infrastructure : pourquoi n'a pas de données qui justifient (points 2-4, 31-35), parce qu'elle a des effets qui sont même contre-productives (paragraphe 5-8, 29-30, 46, 76), et parce qu'elle est fortement préjudiciable à la fois ; les effets directs sur l'environnement de la VIA (paragraphe 92-118) et l'énorme gaspillage de ressources qui sont soustraites aux besoins des citoyens, l'État et son économie (paragraphe 9-18).

POUR L'INUTILITE DE FONDS

2. Dans la décennie entre 2000 et 2009, le fret des tunnels d'autoroute Fréjus et Mont-Blanc, ensemble, s'est effondré de 31 %. En 2009, est seulement de 18 millions de tonnes, 22 ans plus tôt. Pris seul, Fréjus, en 2009, il était de 10 millions de tonnes en 1993 ; le Mont-Blanc même à des concentrations de 70. Le pic fut entre 1994 et 1998.

3. Également, le trafic marchandises sur rail de Fréjus a diminué de moitié de 2000 à 2010, tandis que la Déclaration de Modane, signée en 2000 par les ministres des transports italien et français, considérait, dans le même temps, que les gens devaient doubler. La diminution a été largement indépendante de l'expansion du tunnel, car il a été commencé deux ans avant les chantiers et on continue à travailler après obtention de leur diplôme. Transport de marchandises est maintenant bien au-dessous du niveau de 5 millions de tonnes, ce qui était il y a 50 ans.

4. L'expérience modale avec voitures Modalhor, a débuté en 2003, a échoué, avec le système de transports de l'ensemble du véhicule, au lieu de seulement les semi-remorques, qui a été l'inspiration du tunnel. Après sept ans, quand on a englouti plus de 100 millions d'euros d'aides d'État, correspondant à une subvention publique d'environ 900 euros pour chaque moitié transportée, pour transporter les 2-3 % comme passage en tunnel autoroutier du Fréjus (paragraphe 42-47) en février 2011, Chemins de Fer italiens ont annoncé la vouloir supprimer.

5. La nouvelle ligne de chemins de fer ne serait pas un passager à haute vitesse, parce que, étant presque entièrement en tunnel et avec des contraintes spéciales, la même étude de VIA présenté par Chemins de Fer italiens, admet que la vitesse maximale sera de 220 km/h, avec des traits de 160 à 120 Km/h en Orbassano (Turin). Le gain de temps pour l'aviation de ligne nouvelle, selon RFI, serait de seulement 60 minutes (1 heure et 2 heures et 40 vs. 40) : ce résultat modeste, en Italie et en France, devrait passer au moins de 34 milliards de dollars. Aussi le lien entre Paris et Milan, par l'intermédiaire de Turin, n'apparaît plus (point 35), et RFI a déclaré en janvier 2011, que, dans l'avenir, on choisira le col du Simplon.

6. Mais elle n'aurait pas même une ligne de fret de haute capacité car, ayant accueilli les trains à grande vitesse et trains de marchandises qui ont des différences de vitesse de 120 milles à l'heure, sur la même piste dans un trait de tunnels dans lequel - au moins 80 milles entre Saint-Jean de Maurienne est fermé - les trains les plus rapides ne pourraient pas dépasser les trains qu'ils ont devant, il faut des intervalles appropriés d'un type à l'autre. L'espace vide de 20 minutes, ce qui serait nécessaire pour chacun des 24 trains à grande vitesse par jour, qui sont énumérés dans l'année modèle, permettrait de réduire la capacité d'une tierce partie. Donc il serait possible des modèles d'exercice seulement de 250 trains par jour, qui sont un peu plus de la capacité du courant passage sur la ligne (180 trains par jour pour Chemins de Fer italiens, mais 220 trains au Saint-Gothard, qui est similaire) et peu ou rien plus que le courant faible Valley Railway. Le gêne de RFI est dans le fait que le modèle présenté pour le VIA du 2011 n'aborde pas ces problèmes, mais un schéma de pistes qui est celle de Turin-Novare, où les trains de marchandises ne passent pas.

7. Le bilan énergétique du tunnel de base est clairement négatif. Les deux études réalisées à l'Université de Sienna sur la consommation d'énergie liée à la construction de ce travail (point 52), les deux fondées sur les exigences pour l'exploitation de la ventilation et la réfrigération du tunnel de base (paragraphe 53) donnent, séparément, une consommation plus élevée de la charge de CO2 des trains, ce qui annulerait tout avantage par rapport au passage de l'actuelle galerie.

8. On doit considérer l'aggravation des conditions de sécurité parce qu'on prévoit d'entrer dans la séquence et sur la même voie, des trains à grande vitesse à 220 km/h et fret trains à 100 à 120 km/h, en succession rapide, avec une approche continue et dangereuse aux fortes différences de vitesse.

LES FRAIS NON VIABLE

9. Face à l'absence de motivation pour la construction de ce travail, il y a un coût insupportable pour l'économie nationale. Pour la municipalité de partie français-italienne, qui comprend le tunnel de base, le dossier transmis à l'Union européenne en 2007, qui est encore aujourd'hui la plus fiable, parce que le document a été signé par les ministres de l'infrastructure italien et français et validé par les techniciens de Bruxelles, a estimé le coût de 13.950 milliards de dollars, en 2006 et dans la devise « euro », c'est-à-dire des coûts qui se forment au cours de la durée d'emprunt. Le coût donné par LTF, lors de la présentation du projet en août 2010 était 10,5 milliards, mais en septembre 2010, une présentation pour la presse a fourni un coût au détriment d'Italie de 8,7 milliards, ce qui correspond à la partie italienne sur le tunnel de base de 13.950 milliards de dollars. De cette chiffre, nous pouvons supprimer la contribution européenne d'environ 672 millions de dollars pour la période 2007-2015, dont l'iter a commencé au sommet de Corfou de 1994 (!), et il est

difficile qui sera reproduit. Les 8,7 milliards d'euros qui sont la part de 63 % et dont l'Italie s'est chargée à cause des doutes français, ajoutés aux 2 milliards d'euros des œuvres technologiques, a récemment apporté le total à 10,7 milliards d'euros actuels en monnaie en janvier 2006, ce qui serait à la responsabilité totale de notre pays.

10. Pour la partie italienne seulement jusqu'au Settimo (Turin) avec l'haute vitesse Milan -Turin, dont la gestion est confiée à RFI, le prix obtenu du dossier transmis à l'Union européenne est de 5 milliards d'euros au prix courant du janvier 2006. Le budget du projet de RFI du mars 2011 est 4,4 milliards de dollars, mais sans frais d'emprunt et avec l'addition inhabituelle d'une marge d'erreur de 30 %, ce qui suggère une tentative de donner une évaluation sans contredire l'autre. A ces 5,7 on doit ajouter 0,8 milliards d'euros d'œuvres technologiques, pour un total d'environ 6,5 milliards de la partie nationale.

Le total estimé de frais au détrimment d'Italie pour Lyon Turin serait alors de 17 milliards d'euros en 2006, comme il a déjà été calculé une fois par les économistes respectés. En outre, il y aurait l'ajustement des prix depuis 2006, les œuvres pas inclus dans les projets, le coût des ordonnances, l'allongement de la période de travail sur les questions techniques et l'achat de nouveau matériel roulant pour marchandises ou passagers. Le total des coûts de France serait égale, comme c'est dans l'esprit des accords, c'est à dire au moins de 5,2 milliards pour l'essentiel, environ 12 du côté national français, même si ce calcul est rendu difficile par l'absence d'un avant-projet et de l'intention de construire deux lignes différentes, une pour les trains rapides passant au nord de Chambéry et l'autre pour les marchandises, passant au sud.

11. Les ajustements de prix peuvent réserver des surprises.

Le niveau de l'avant-projet, pour la partie italienne de l'article commun présenté en août 2010, a été calculée augmenter de 5,5 % par rapport à 4 ans et demi avant. Mais au niveau de la version finale, pour la galerie souterraine de Chaumont, présentée en mai 2010, le seul ajustement des prix 2004-2009 a entraîné une charge de 30 % de plus, en cinq ans, par rapport à la précédente ! Avec d'autres articles, le coût de la version finale de Chaumont, double celle préliminaire du 2005 pour Venaus, même si LTF affirme qu'il s'agit d'un projet est donc semblable qui peut être encore consigné à la même Association d'entreprise qui avait gagné le contrat précédent. On passe de 65 millions d'euros pour 7 kms du tunnel (+ 19 millions de dollars pour la possible extension de 3 Kms) de l'an 2005, à 137 millions d'euros à 7,5 kms du mai 2010. Si on ajoute la jonction de 40 millions de dollars, prévu à Chaumont, en cinq ans, on a presque triplé !

12. Sur cette base, il ne semble pas hors de lieu de prévoir un doublement du coût de la totalité de l'œuvre et spéculer pour Turin-Lyon un fardeau pour l'Italie de 35 milliards d'euros, des rumeurs que n'ont pas été établis, comme mentionné ci-dessus. Pour les bilans du projet de la VAT, Chemins de Fer italienne à fait croire cette chiffre correcte. Par rapport au 1991, la ligne Rome-Florence a augmenté de 6,8 fois la Florence-Bologne 4 fois, la Milan-Turin 5,6 fois. Le bilan finale suggéré pour le Lyon Turin représenterait une augmentation de 6 fois par rapport aux budgets d'il y a 20 ans et donc est la norme.

13. Le coût par kilomètre fournit des données impressionnantes : si on fait une moyenne de l'entière section commune italo-française, divisant les presque 14 milliards courants de la demande du financement de l'Union européenne pour les 80 kilomètres dans le cadre de ce projet, on obtient 175 millions de dollars par kilomètre dans la monnaie de janvier 2006. Mais si on divise les 8,4 milliards d'euros que l'Italie devrait payer pour ses réels 35,4 km de la partie commune, on arriverait à 235 millions d'euros courants par kilomètre ! Pour la section italienne, le devis de RFI donne un coût de 100 millions de kilomètres, avec une marge d'erreur de 30 %, ce qui correspond à 130 millions de dossier EU.

14. En ce qui concerne les emplois induits, le projet de la traite italienne de la partie commune italo-française en août 2010 considérait un emploi attendu de 1020 employés pour une durée moyenne de 7 ans. Si on reste à l'hypothèse de 8,4 milliards d'euros en 2006, au détrimment d'Italie pour les travaux publics, en termes d'emplois, dans l'ensemble, cette chiffre correspond à un investissement de près de 8 millions de dollars pour chaque employé qui travaille depuis 7 ans. Puisque 7 ans sont un cinquième d'une vie de travail, cela signifie, pour les ressources nationales, d'investir 40 millions d'euros pour chaque emploi. On peut se demander combien d'interventions en faveur de l'emploi, la santé ou l'éducation, on pourrait faire pour différencier cette chiffre, et comme telle façon est durable dans les conditions actuelles.

15. Le tunnel de base aura des coûts prohibitifs même pour un entretien de routine. Pour cette entrée, qui affecte également le coût de refroidissement de la température à 32 °C, les promoteurs estiment en 2006, 65 millions par an. Mais Remy Prud'homme, professeur émérite d'économie à l'Université de Paris, sur la base de coûts de TGV France Nord, a estimé que le coût annuel à gérer est le 3,2 % de l'investissement : cela signifierait un coût de 450 millions d'euros.

16. Mais les dépenses pour le Lyon Turin ne seraient qu'un début pour d'autres projets : le président de la Commission des transports du Parlement européen, Paolo Costa, dans une lettre datée du 2008 dans La Stampa, a écrit que, après le Turin-Lyon, nous devons trouver d'autres 26 milliards de dollars (première estimation) pour terminer le couloir italien jusqu'à la frontière slovène. Également, ici ce sont des chiffres au moins à doubler et qui, ajoutées à celles déjà mentionnées avant, donnent une idée de l'entité de l'hémorragie financière qui doit être arrêtée dans l'intérêt de tous.

17. Les fonds nécessaires pour Lyon Turin sont soustraits directement aux autres interventions. Déjà avec le premier financement nécessaire pour le tunnel de Chaumont, on a commencé à retirer notre argent des fonds qui avaient été attribués aux autres éléments de dépense : dans ce cas, l'article 6 du DI 112/2008, qui fournit des ressources pour la sécurité des écoles, pour les œuvres d'innovation environnementale d'assainissement et de la technologie.

L'économiste Marco Ponti a calculé, sur les seules estimations existantes, que le Lyon-Turin coût 1300 euro pour chaque famille moyenne italienne de quatre personnes.

18. L'haute vitesse italienne ne fut pas un succès : sur la Milan-Turin circulent seulement 15 des 70 trains de voyageurs réguliers. Dans l'ensemble, l'haute vitesse italienne, malgré les indications des projets présentés ensuite, ne passe pas de wagons de marchandises et il est très probable que le Lyon-Turin ne serait pas une exception. Par conséquent, tout le trafic marchandises continuerait à passer sur la ligne ordinaire, en réduisant cet immense investissement au transit de quelques trains TAV qui vont s'arrêter seulement à Turin et à Milan.

La gestion des trains à grande vitesse en Italie ne prend pas en compte les coûts de construction, parce que les dettes, rendues nécessaires pour construire les lignes, ont augmenté la dette générale de l'Etat ou de Chemins de Fer italienne, obligeant à maintenir les prix élevés pour tous les billets de train. Par conséquent, on a empêché au chemin de fer d'améliorer son service et de mieux concurrencer avec la voiture. Cela est particulièrement absurde, en considérant qu'avec l'utilisation de trains de type « Pendolino », on aurait pu jouer un service passagers à 220 km/h sur le réseau, en répartissant l'immense dépense pour améliorer la technologie à grande vitesse et les médias en circulation, ou le renouvellement des locomotives, de voitures de voyageurs et de fret wagons, la maintenance et la réduction des prix des billets.

POUR LES CRITIQUES OFFICIELLES DU PROJET

19. Les deux enquêtes plus célèbres sur le Lyon-Turin sont commandées par le ministre des transports Christian Brossier à deux autres experts du Conseil général des Ponts et Chaussées, qui ont été publiées en mai 1998 et qu'on appelle « vérification » sur des projets majeurs ferroviaire, et celle commandée par le gouvernement français à la Direction Générale des Ponts et Chaussées et déposée au Parlement en mai 2003 : les deux ont écrasé le projet. En Italie on n'a jamais rien fait.

20. Le rapport Brossier en 1998 a déclaré que « nous devons attendre l'évolution du contexte international et surtout en Suisse et en Autriche avant d'entreprendre un nouveau tunnel sous les Alpes » ; et que les nouveaux tunnels pour le chemin de fer sur l'autoroute TGV et Turin-Lyon "ne sont pas une priorité" et que « il faut » intervenir sur la ligne existante.

La vérification réalisée en 2003 par la Direction générale des Ponts et Chaussées sur les projets d'infrastructure ferroviaires importantes était une cassure encore plus claire du Lyon-Turin, à tous égards. Les projections soumises par LTF sont considérées comme peu fiables.

La vérification prend note que « la capacité de la nouvelle capacité des transports suisses sur les routes sera entre les 40 et 65 millions en concurrence avec celles français. » Donc à l'horizon : "vingt ans de 2023 au passage du Fréjus le trafic sera bien en dessous (!) du celui dans un passé récent ". Selon la vérification: « La Lyon-Turin ne sera pas influente dans la relation auto-chemin de fer, mais, tout au plus et tout simplement , on capturera le trafic qui transiterait pas par pour le tunnel routier du Fréjus et Mont-Blanc, mais pour celui suisse ».

La vérification n'a pas été votée, parce que le vote des députés de la région Rhone-Alpes avait menacé de retirer le soutien au gouvernement.

21. Entre 1996 et 1999, l'idée du Lyon Turin semblait à la baisse en Italie et en France, ce qui a multiplié les positions des politiciens et des journaux qui prévoient la « fin du tunnel » et le projet a subi un redémarrage soudain avec l'accident du Mont-Blanc, qui a été exploité avec une synchronisation imprévisible de déclarer la nécessité d'une nouvelle ligne, même si, à bien voir, l'incident a démontré le contraire, c'est à dire que, malgré la fermeture de la White, le trafic fret en autoroute commençait à décliner sans avoir profité du chemin de fer.

22. Remy Prud'homme, économiste, professeur émérite d'économie à l'Université de Paris, s'est concerné à des lignes à grande vitesse françaises et il a également évalué la conception du Lyon Turin ; il a conclu que cette ligne serait un gaspillage d'environ 19 milliards de dollars pour la ligne internationale, même lorsque on accepte les vues des promoteurs des soi-disant prestations externes.

23. Marco Ponti, professeur d'économie des transports à l'école Polytechnique de Milan, Marco Boitani, professeur d'économie à l'Université de Milan et Francesco Ramella, ingénieur des transports, tous trois auteurs importants de « Il Sole 24 Ore », ont publié en 2007 une longue dissertation intitulée "Pourquoi les libéraux disent non à la Lyon Turin" où on souligne que « l'absence d'une demande de voyageurs et de marchandises telle de ne pouvoir justifier cette ligne ». Marco Ponti, qui, en 2005, a été le premier à calculer le budget pour la nouvelle ligne de 17 milliards d'euros écrit : « ce projet n'était pas encore présenté ». Si on l'avait écouté, l'Italie aurait sauvé plus de 350 millions de dollars sur environ 780 passés jusqu'à présent par Alpetunnel et LTF au stade préliminaire.

POUR LA GRANDE CAPACITE D'INSTALLATIONS EXISTANTES

24. Pour renoncer à l'œuvre il y n'aura aucune pénalité : les experts français de droit international qui, en 2003, ont examiné le traité de Turin en 2001, de l'audit commandé par le gouvernement au Parlement, ont jugé que le traité français-italien, dans son premier article dit que cette ligne "doit entrer en service à la date de saturation des œuvres existantes", ce qui signifie que, s'il n'y a aucune perspective de saturation, il n'y a aucun engagement. Mais dans l'article 4 du traité on spécifie qu'il s'applique uniquement à l'étape des études et des projets et pour la construction d'autres accords sont nécessaires, mais qui n'existent pas et qui ne peuvent engager n'importe qui, et, encore moins, qui

donnent lieu à des poursuites criminelles. C'est la partie italienne qui devrait donner une évaluation sur comment l'argent a été investi dans des descenderies françaises, qui, à partir des résultats obtenus, en justifierait largement l'abandon.

25. En Vallée de Suse passe la ligne internationale du Fréjus, dont l'ascension binaire est achevée dès 1984 et on continue toujours avec les travaux de modernisation à les tenir au plus haut niveau d'efficacité. Jusqu'en 2000, il a été le deuxième volume de trafic ferroviaire italien comme les étrangers, puis on a commencé à la baisse et à perdre des positions, en parallèle à la croissance de la région Alpine et les passages du Brenner, du Centre et de l'Est. Les travaux réalisés entre 2002 et décembre 2010 ont créé les meilleurs niveaux de fonctionnalité entre le tunnel ferroviaire existant dans les Alpes, mais au cours des trois dernières années, on l'a utilisée pour moins d'un quart de sa capacité. Il semble évident que, avant de construire de nouvelles infrastructures, on doit démontrer l'exploitation existante.

26. L'actuel tunnel ferroviaire du Fréjus a été refait pour permettre le transport de conteneurs placés sur des camions aux contours de 4,08 m et il fut achevé en décembre 2010 : on a rendu une œuvre grandiose et très moderne. La question de la différence de 4,20 mètres avec la Lyon-Turin est inutile, parce que même les plus grands conteneurs passent sans problème s'ils ne sont pas chargés sur un camion et dans un type de wagon Modalhor.

27. En Vallée de Suse entre 1973 et 1994 ont construit le tunnel et l'autoroute du Fréjus. Leur mise en œuvre a causé un préjudice irréparable à la Communauté : un usage raisonnable au niveau actuel, avec la tendance des marchandises de contrebande à l'automne (-30 % en dix ans), empêche que les dommages supportés deviennent inutiles. Parce que l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de la plupart des camions modernes a annulé les différences avec le chemin de fer.

28. Le « isolement » du Piémont est un conte de fée. Le Piémont dispose d'un bon réseau de connexions : les tunnels de l'Ouest et l'autoroute ferroviaire de la Val de Suse, il a deux tunnels au nord de la Vallée d'Aoste ; au sud se trouve derrière les trois grands ports de la Ligurie, à laquelle est lié par trois autoroutes et à l'est il est joint à la Vallée du Pô par trois lignes de chemins de fer et deux autoroutes. Toutes nos infrastructures transalpines sont utilisées au 30 % ; en revanche, tous les points de la crise sont dans les zones urbaines.

29. Le Lyon-Turin est confronté au problème de transports d'un faux côté : il étend la capacité au croisement, où il est superflu de scénarios d'avenir, et il soustrait les ressources nécessaires pour résoudre la congestion des structures urbaines. L'administrateur de Chemins de Fer, récemment (2011), et également le PDG de Rete Ferroviaria Italiana, Moretti, dit que le problème de la jonction des chemins de fer de Milan est cent fois plus grande que celle du Lyon-Turin.

30. Il est vrai que l'infrastructure doit créer un avantage dans une Région déjà bien servie. Les entreprises migrent vers des pays étrangers qui possèdent des installations de transport significativement inférieur à nos frais, parce qu'il y a moins de travail, tandis que l'Italie n'a aucune ressource pour restaurer la compétitivité aux entreprises par le biais de l'innovation technologique et de la diminution du charge fiscale. En conséquence, des milliards d'euros qui sont soustraits à ces besoins et qui pénalisent l'économie italienne

POUR L'EFFONDREMENT DES ALPES DE FRET-ITALIEN

31. Les prévisions des TIR à travers nos Alpes se sont avérées tout à fait fausses. Le trafic de fret des tunnels des deux autoroutes du Fréjus et Blanc pris ensemble a diminué de 31 % en dix ans, entre 2000 et 2009. Le même pourcentage pour le tunnel d'autoroute Fréjus en soi, même à l'exclusion de la crise l'année 2009, a eu une baisse de 12 % en 4 ans, de 2005 à 2008, quand l'économie était florissante. Au niveau de projection, ces données équivalraient entre 20 ans à une réduction supplémentaire de 60 % du fret de tunnels routiers.

32. Le trafic mercantile perdu par les tunnels alpins français-italiens par chemin de fer et par route est du au fait que la France et l'Italie sont deux économies matures qui partagent moins d'échanges que dans le passé parce que le marché mondial a remplacé celui mutuelle. Le fret de marchandises a eu une augmentation significative seulement pour les Nations qui ont eu un développement économique rapide avec l'adhésion à l'Union européenne. Le premier était l'Espagne, après quoi le littoral de Vintimille a été fortement élevé entre 1988 et 2004 : après, cependant, s'est stabilisé et, dès 2008, il a commencé à baisser, comme c'est la courbe qui décrit ces phénomènes.

33. Seuls les cols des Alpes du Nord-Sud ont eu une augmentation significative de ces dernières années, le lien avec la croissance des économies de l'ancien bloc soviétique ; mais le Lyon-Turin est indéniablement un est-ouest, à l'extrémité ouest de la péninsule et n'a pas pu en bénéficier.

Le col du Brennero a augmenté deux fois et demi de 1988 à 2007, atteignant près de 50 millions de tonnes entre la route et le rail ; mais, après 2007, on a apparu les signes habituels de la croissance et en 2009 il est tombée à 39 millions de tonnes (c.-à-d. a perdu 22 % en deux ans). La courbe qui montre une forte augmentation, un abaissement puis une légère baisse, avait déjà été vue pour le tunnel du Mont-Blanc et plus tard à celle de la route du Fréjus.

34. La chute des métiers a poussé l'Autriche à mettre un moratoire de cinq ans sur le tunnel de base du Brennero, dont les autres œuvres ont été commencés en 2011. C'est le préambule pour sa suppression définitive, parce que le gouvernement ne fait pas d'illusions pour les environnements mais sur une amélioration de la situation et donc des investissements ont été dirigés vers d'autres ouvrages ferroviaires. Si on s'est arrêtés sur la route du Brenner, entre le

transport routier et ferroviaire encore près de 40 millions de tonnes, a fortiori, on le doit faire sur notre directrice, où, entre le chemin de fer et route, on ne dépasse pas que 15 millions de tonnes.

35. Les choses ne vont pas mieux pour le trafic international de passagers. En 1993, à la présentation du projet on pensait à 1,5 millions de passagers et la disposition était celle de grimper à 8,5 millions de dollars en 2002, en raison de l'énorme contribution des pays de l'est. Au lieu de cela on tombe à 750 000 !

Comme on voit, le réseau allemand a passé 70 milliards de dollars ferroviaire à grande vitesse au cours des 16 dernières années, et on n'a pas empêché un déclin de passagers de 18 %. Serait-il le même si, comme alternative à cette adresse, le prix des billets était réduit fortement ? Cependant, c'est juste le choix de l'haute vitesse comme facteur d'expansion du train qui est incorrecte. Le transport aérien a commis la même erreur il y a 40 ans avec le Concorde, qui a été un échec économique, mais ensuite l'avion même a explosé avec les bas prix et on ne peut pas nier que, précisément dans la décennie dans laquelle le réseau de train à grande vitesse s'est étendu à travers l'Europe, le grand phénomène dans le secteur du transport est, au contraire, celui aérien à bas prix.

PARCE QUE LES DONNEES REELLES CONTREDISENT LES PREDICTIONS FAUSSES

36. Les prévisions de trafic sont la clé pour décider la réalisation d'une infrastructure de transport importante, car c'est elle qui doit déterminer si l'intervention sera utile ou sera un trou financier gigantesque.

Par convention, la source de données historiques sont des statistiques Internationales transalpines ALPINFO (www.bav.admin.ch/themen/verkehrspolitik/00501), traitées chaque année dans le Département Fédéral des Transports Suisse, qui harmonise les diverses statistiques nationales afin de comparer les flux de marchandises dans les 17 cols alpins les plus importants. Mais les partisans de la Lyon-Turin, tout en reconnaissant l'importance de cette source, n'ont jamais comparés les données.

37. L'ensemble du projet de Turin-Lyon est basé sur une prévision, inventée par LTF, avec des conditions particulières qui ne tiennent pas compte des observations des transits d'Alpinfo, et on n'a jamais accepté de discuter de sa validité, même lorsqu'on l'a vu, à partir de 2002, en montrant une tendance face à l'évolution réelle des trafics.

Le premier critère de validation d'un modèle est celle qui peut décrire les données réelles. Pourtant, bien qu'en 2009, le chemin de fer de Fréjus est tombé à 2,5 millions de tonnes par an contre les 10 qu'on avait prévus et avec une courbe lisse de descente depuis 2000. LTF ni l'Observatoire ont fait des ajustements à l'estimation qui ont mis à la base de tout.

38. Le modèle de prévision imposé par LTF a, comme la première source de données, une seule enquête de la source et la destination des passages des TIR, en 2002 ; un spécimen qui correspond environ au 0,5 % des transits de la région. Puis on a défini toutes les routes existantes et les chemins de fer sont sur un réseau homogène, afin que ce modèle puisse déplacer la circulation sans considérer le meilleur chemin et, petit à petit, on a ajouté des limites de capacité sur les autres cols alpins, pour détourner leur trafic sur le notre. On a enfin ajouté une condition de préférence sur le Lyon-Turin revendiquant l'utilisation des wagons Modulor. Ce faisant, on n'a trouvé que le trafic ferroviaire a accrue entre 2020 et 2050 tout au long de l'arc alpin, que LTF a pris comme référence au profit de la croissance du trafic dans les Alpes centrales ; on a calculé très optimistiquement 47 millions de tonnes, et que dans la Vallée de Susse 37,5 millions de tonnes pouvaient passer, c'est à dire le 80 % ! Il est clair qu'un modèle comme cela ne saurait justifier tout investissement.

39. Des estimations des marchandises commerciales du Lyon-Turin ont été calculées par les CFF, qui portent sur le projet du tunnel de base. Leur modèle, appliquée aux données qu'Alpinfo stipule sur notre axe ferroviaire, les interventions appropriées faites, devrait stabiliser juste au-dessus de 10 millions de tonnes. En 2025, leurs prévisions donnent un trafic de 11 millions de dollars : environ un quart des 40 millions de tonnes "envisagée par LTF 2030 ! Mais, face à ce fait, l'Observatoire et LTF ont jugé que les CFF est de changer les méthodes de calcul !

40. Un des plus graves omissions des prévisions LTF a été l'absence d'évaluation des conséquences qui découleront de la mise en service de deux voies de chemins de fer suisses, dont le gouvernement fédéral a convenu avec l'Union européenne pour ouvrir son territoire à la circulation des marchandises qui passent.

Le Loetschberg-Simplon, qui est déjà opérationnel, avec ses supplémentaires 20 millions de tonnes de capacité, et le Gothard, qui sera en 2017, avec un autre 40 millions de tonnes, créera une forte disponibilité, rendue encore plus attrayante par l'efficacité des chemins de fer suisses traditionnels et la nécessité d'utiliser les nouvelles structures pour compenser ses frais. Cela se traduira par une concurrence féroce qui aggravera les perspectives d'utilisation de nos passages occidentales, comme la vérification de la Direction générale des Ponts et Chaussées avait déjà détecté (paragraphe 20).

41. La publication de fausses informations et le but de pure propagande incorrecte, également de la région, a été exemplaire dans le grand stand qu'on a mis en place dans l'atrium de la gare de Porta Nuova (à Turin) entre janvier 2006 et 2007.

Derrière les vitrines de verre il y avait des slogans comme: « le trafic commercial des Alpes a augmenté de 11 fois en 25 ans », « la ligne de chemin de fer Lyon-Turin actuelle ne peut plus faire face à la montée croissante du commerce ». En réalité, l'imprimé 1980-2004 d'Alpinfo donnait une croissance sur les Alpes, entre 1980 et 2005, 1,1 fois, pas 11 fois ! Alors que le trafic de marchandises de la ligne actuelle avait déjà baissé (point 3). Mais LTF et Région Piémont ont refusé de corriger leurs données fausses même de dix fois, même après la plainte déposée par Pronatura.

POUR LE FLOP DE L'AUTORUTE DU CHEMIN DE FER ET DU DEPLACEMENT AVEC DES MODALHOR

42. Le chemin de fer alpin Modalhor était ce qui devait réaliser la Grande Capacité et le transport modal. Selon le rapport final de Alpetunnel, qui est la base du traité de Turin en 2001, une ligne nouvelle des chemins de fer (A.F.A) a été formée par ces chariots de type nouveau, le Modalhor, qui forme des trains, trois fois plus longs et plus lourds que les trains actuels, jusqu'à 1500 mètres de long.

Chaque convoi aurait été composé de 70 wagons qui étaient chargés avec un double TIR complet, motrice ajoutée.

L'idée de ces trains très lourds qui nécessitaient des pentes au-dessous du 15 pour mille, a imposé le choix du tunnel de base.

Mais après 7 ans d'expérimentation, les résultats de ce système sont désastreux et le dernier projet relègue l'utilisation de Modalhor à un limité 15 % de son trafic intermodal.

43. L'autoroute de chemin de fer A.F.A a été un échec complet : les TIR complets, pour lesquels elle a été construite, étaient seulement une faible proportion des métiers plus petits qui réussit à capturer. Le reste est semi-remorques avec des marchandises dangereuses qui, voyageaient sur le rail avant avec des trains qui ont été supprimés. Tout compris, l'A.F.A. a transporté 15-20 000 véhicules par an : ce qui veut dire qu'on est capable d'absorber seulement le 2 - 3 % du tunnel routier en passage du Fréjus, même en exploitant également les conditions les plus favorables. Le service a démarré en novembre 2003 avec 4 paires de trains, qui sont encore tels.

44. Mais l'échec est particulièrement en déficit de gestion : dans les sept premières années de fonctionnement les deux États ont apporté des contributions extraordinaires à plus de 100 millions de dollars. Ce montant, ajouté au déficit budgétaire et divisé par le transport, donne un coût pour les fonds publics de 900 à 1 000 euros par camions de voyage ou de la semi-remorque : plus les 300 environ payés par le chauffeur.

45. Le président de l'Autoroute de Chemins de Fer Alpine dans le 1^{er} Cahier de l'Observatoire a admis que les recettes ne représentent que le 33 % du coût pur, et à page 152, il a déclaré que : « cette analyse économique et financière du projet montre qu'il n'y a aucun espoir de pouvoir rentabiliser le trafic accompagné (c.-à-d. le TIR + le camion + le chauffeur) qui pèse lourdement sur le budget utilisant inutilement la capacité sur les wagons et imposant des frais. Il faut se demander si il n'y a l'intérêt à maintenir ce trafic au-delà du 2008 ». Cela a été fait pour des raisons politiques. Hupac, le principal opérateur de transports combiné en Europe, a déclaré que "le service, qui est seulement le 3,5 % de notre total, se déroule pour mandat du gouvernement et il est de caractère résiduel, car c'est peu efficace sous le profil du chemin de fer ".

46. L'autoroute de chemins de fer double la consommation d'énergie car charger la motrice signifie transporter le poids mort la partie la plus importante des camions. Le rapport COWI, commandé par la Direction générale des Transports de l'Union européenne en 2006, a estimé que, dans un an, un convoi de marchandises ordinaires transporte 175.000 tonnes (nets) de marchandises, tandis que, dans le même poids des trains, un convoi d'autoroute de chemin de fer en transporte seulement 75.000, c'est-à-dire moins de la moitié.

Dans la pratique, l'autoroute de chemins de fer réduit la capacité de la ligne de chemin de fer en tonnage de marchandises transportées et double l'énergie, ce qui devient alors économiquement désastreux. On ne peut pas justifier un tunnel de base.

47. Le système le plus largement distribué est de charger sur le train la seule semi-remorque. A destination, cela va être transporté par une motrice au bénéficiaire dans un court rayon. Mieux encore si on transporte par chemin de fer le conteneur uniquement, surtout ceux qui arrivent par la mer. Il est un non-sens économique et énergétique débarquer le conteneur du navire, le charger sur un camion et puis charger le camion sur le train !

LES FABLES DU « COULOIR 5 » : SECURITE, ECONOMIES D'ENERGIE, LOGISTIQUE, CONCOURS DE TRAFIC MARITIME ET TRAVAIL STRATEGIQUE

48. L'histoire la plus citée est celle d'un couloir de circulation prolongée entre Lisbonne et Kiev. Mais le soi-disant « Corridor 5 » n'est qu'une ligne géographique. On peut seulement dire couloir une directrice de circulation qui est uniformément stimulée de façon uniforme pendant une grande partie de son développement : s'il s'agit des segments indépendants, dont la plupart est négligeable en termes de trafic, la traiter comme un couloir signifie tout gaspillage des ressources où il n'y a pas besoin d'une capacité maximale. Le trafic de l'ouest vers les cols alpins entre la France et l'Italie est en baisse constante (paragraphes 31-35), et entre l'Italie et la péninsule ibérique on opte pour un itinéraire côtier naturel, sans avoir à « revenir » à la Lyon-Turin. À l'est, le nouveau chemin de fer à Tarvisio a démontré l'incapacité à attirer du nouveau trafic qu'avec une nouvelle infrastructure. Enfin, une grande partie du trafic entre l'Europe du Sud et l'Ukraine est plus commode si on livre les marchandises par mer à Odessa, parce que le navire est beaucoup moins cher qu'un long trajet en train.

49. Les données de trafic indiquent qu'il y a même un couloir de transport passant par Lyon et Turin, parce que la plupart du trafic fret ferroviaire français vient du Nord et seule une faible proportion de Lyon ou du Sud. La ligne du fret qui devrait entrer dans le tunnel du côté de la France vient en réalité de Dijon, où il s'est concentré la plupart du trafic qui a comme point focal le Centre du pays. Une autre part, avec celui qui arrive de la Grande-Bretagne, va plutôt directement à Milan par le Simplon. Les deux-tiers du trafic sur la route qui traverse le tunnel autoroutier du Fréjus est un trafic de proximité entre le Piémont et la Lombardie et les régions homologues de la France, puis on n'a pas fait une distance qui le rend facile à utiliser un tunnel cher comme celui de base.

50. Un autre conte est celui de la sécurité du tunnel de base et la nouvelle ligne. Le modèle opérationnel de 250 trains par jour, ce qui est essentiellement celle d'une ligne normale à double voie, prévoit que, bien entendu, toutes les heures, pour chaque direction de voyage et sur la même voie, trois trains d'autoroute de chemins de fer à 120 kilomètres à l'heure, deux trains de marchandises à 100 kilomètres à l'heure et, après un intervalle approprié, un TAV ou un TGV, à 220 kilomètres par heure. Dans le cas du tunnel de base et de l'Orsiera où, pour au moins 80 kilomètres, un TGV n'a pas la chance de l'emporter sur toutes les précédentes trains de marchandises, le TGV doit avoir, entre eux et le dernier train de fret, au moins 20 minutes d'intervalle de temps, sinon la différence de vitesse de 120 km aurait atteint maintenant, et ce vide pénalise la capacité de la ligne. Le problème actuel est presque inexistant parce que les différences de vitesse sont mineures et il y a plusieurs points de jauge pour les trains lents. La piste de jauge, une haute-capacité/haute vitesse, est très complexe et nécessite des structures comme celle qui était prévue dans la plaine de Borgne et Bruzolo, parce qu'il va lentement vers le bas, comme sur le binaire ordinaire, depuis les mêmes convois de marchandises doivent garder la vitesse maximale. Au nœud de Suse il est impossible d'exécuter cette tâche parce qu'il n'est pas conçu pour ces numéros des convois et non pas simplement comme la longueur,

51. Nous devons imaginer l'humeur des conducteurs qu'ils devraient voyager dans le tunnel à pleine vitesse, sans rupture de la marge de deux ou trois minutes que leur a accordé, en espérant que les messieurs devant et derrière puissent faire le même ; et celui des passagers qui devraient voyager en TGV pour 80 km de tunnel à 220 kilomètres par heure, tout en sachant qu'on a devant les trains de marchandises, beaucoup plus lentes, à écartement et qui doivent se remettre", avec des marges de temps palpitants.

52. Un chemin de fer n'est pas toujours le plus avantageux de la route en termes de consommation d'énergie et les émissions de CO₂. C'est vrai si, comme tous les autres moyens de transport, il demeure dans une certaine limite de vitesse et de la grandeur de l'infrastructure. Une recherche menée à l'Université de Sienne, par M. Federici en 2006 et continuée par M.V. Chester A. Horvarth, Ugliati et d'autres, explique que "le pire du transport ferroviaire est l'émission de CO₂ de transports routiers, le particulé et les SO_x, tandis que les valeurs sont comparables aux autres espèces gazeuses. La VAT montre des valeurs systématiquement pires que ceux des transports classiques en raison de l'infrastructure excessive de la VAT et le pouvoir excessif des trains : pour ces raisons, un TGV émet CO₂ dans 26 % par rapport à un train classique... Ces conclusions, relatives à la ligne Bologne-Florence sont absolument applicables également à la Vallée de Suse : dans les deux cas, il s'agit absolument d'ouvrages disproportionnées et injustifiées par rapport au transport des charges qu'ils peuvent avoir. » Pour la meilleure compréhension de ces données on peut considérer que les 42,5 millions de mètres cubes nécessaires pour compléter la construction de la ligne (paragraphe 121), s'élevant à 42 « Twin Towers » ou, dans les temps anciens, à 17 pyramides de Khéops, sera réduite de découpeurs déplacés par des moteurs électriques d'une puissance gigantesque ; ainsi que des dizaines de kilomètres de convoyeurs à l'intérieur et à l'extérieur, y compris ceux qui élèveront de 600 à 2000 mètres les 6 millions de mètres cubes qui combleront la carrière pour le passage du Mont Cenis et ceux qui vont éclater de 4,5 millions de pieds cubes à elle pétrir avec environ un million de mètres cubes de béton, qui est à son tour produit par les processus qui consomment beaucoup d'énergie. On doit ajouter qu'un train d'autoroute à chemin de fer transporte un poids utile qui est seulement le 42 % de celui d'un train de marchandises ordinaire, donc la consommation d'énergie est deux fois plus pour le même poids net transporté.

53. Les économies résultantes de la base du tunnel est un conte de fée. En réalité, la nouvelle ligne serait un gaspillage d'énergie beaucoup plus élevé que les économies dues à bas frais tunnel de base, qui, dans le cas de la Lyon-Turin est seulement 600 mètres respect celle du Fréjus.

En effet, on doit calculer la consommation d'énergie énorme requise par le refroidissement du nouveau tunnel à 32 °C chaude roche profonde qui, selon le même projet, est de 60 °C. 120 mégawatts qui sont nécessaires, conformément à l'avant-projet de 10 août 2010 LTF, correspondent à la consommation annuelle de 175 millions de kWh. Ajoutés aux 12-15 millions de kWh nécessaires pour la ventilation de 120 Km de tunnels, il rend le bilan énergétique passif.

54. Un des derniers slogans inventé pour soutenir le Lyon-Turin est l'emplacement de Gênes, Italie, et en particulier ce serait idéal pour intercepter des contenants de navires qui arrivent de Suez avec destination aux ports du Nord de l'Europe et ensuite ramener leurs marchandises à destination en train à travers le tunnel.

Mais probablement personne n'a pas considéré tout. Un navire porte-conteneurs, une fois arrivée dans le détroit de Sicilien, au lieu d'aller à Gênes, va ensuite à Amsterdam-Rotterdam, elle emploie plus de 4 jours. Puisque les frais de location, carburant et l'assurance d'un navire de ce type est environ 100.000 dollars par jour, elle dépenserait plus de 400.000 dollars, divisées par un charge de moins de 4.000 conteneurs, avec un dommage des coûts de plus de 100 dollars par conteneur.

Comment pouvons-nous penser à faire de la concurrence avec de conteneurs à Gênes, les mettant sur un camion au bord du train et payer le loyer du nouvel chemin de fer et du tunnel de base pour les ramener au cœur de l'Europe ?

55. Le 90 % du trafic international se déroule par mer : déplacer des marchandises par mer cout beaucoup moins que les déplacer par le sol, parce charger un navire c'est l'équivalent de 2000 Tir ou 50 trains : il est mieux d'arriver donc au port le plus proche. Chaque État s'est déjà organisé : Gênes et les ports liguriens pour la zone padane, Gioia Taro pour le Sud Italie, Trieste et Fiume pour l'Autriche et les Balkans, Marseille-Fos pour la France, Valence pour l'Espagne, le Pirée pour le reste des Balkans, Tunis, Alexandrie et Port-Saïd pour la Banque africaine, Odessa, Ukraine et, bien entendu, d'Amsterdam et de Rotterdam pour la tranche la plus grande, qui inclut l'Europe centrale et l'Allemagne. Pourquoi doivent-ils renoncer à leurs structures pour prendre un chemin de fer entre Lyon et Turin ?

56. Les ports peuvent aussi alléger la circulation d'origine terrestre avec les soi-disantes autoroutes de la mer, qui sont un programme prioritaire de l'Union européenne.

Ces navires embarquent des camions leur évitant des rues encombrées. Nous opérons déjà pour certains services entre les ports espagnols et italiens. En septembre 2009, l'Italie et l'Espagne ont signé un accord pour le transport par mer de 400.000 Tir dans la prochaine période biennale.

On s'agit de transferts modaux dépassant celles seulement imaginées pour le Lyon-Turin, mais avec les frais d'installation minimale, car les ports sont déjà là.

En outre, cela se produit sur un axe est-ouest méditerranéen qui est en concurrence avec celui français et italien. Une raison en plus pour signaler que les énormes ressources allouées pour le tunnel de base seraient complètement inutiles.

57. Un clin d'œil particulier mérite l'insistance sur le terme "stratégiques" comme un mot magique qui justifie tout et sur l'affirmation que l'investissement dans un ouvrage public peut être un pari. Aucune stratégie ne peut être indépendante de la connaissance des faits, et si les faits ne sont pas connus, aucune action ne peut être stratégique et justifier un pari. On ne fait pas de placements aujourd'hui, si on a besoin des ressources aujourd'hui, si on veut commencer à les utiliser entre cinquante ans, comme aucune entreprise n'achèterait une usine aujourd'hui pour l'utiliser seulement entre 50 ans.

LA PARTIALITE DE L'OBSERVATOIRE - « QUADERNI »

58. En évaluant si oui ou non à la ligne du trafic, l'Observatoire a renversé la question : le traité de Turin motive le tunnel de base avec l'hypothèse de la saturation des passages. Mais l'Observatoire, après avoir admis qu'il n'y a pas une telle perspective, a travaillé pour démontrer la saturation présumée de la plaine, "si on fait le tunnel de base" !

59. Afin de soutenir une saturation entre Avigliana et Turin, on a doublé le nombre de trains fret qui sont tenus à porter la même quantité de marchandises, y prévoyant l'autoroute de chemins de fer, qui, à parité de nombre de trains, divise à moitié la charge utile (paragraphe 46).

60 On a aussi admis que presque la moitié de la capacité de la ligne existante serait « soustraite » de l'Agence de Mobilité Métropolitaine, qui a imaginé d'y mettre 80 trains de marchandises par jour en concurrence avec le métro. A part que c'est un projet qui, en 10 ans, n'avait aucune contribution, ni aucune faisabilité financière, on est venus à l'absurde qui devient nécessaire pour construire une nouvelle ligne internationale et un tunnel de base car la partie autour de la ligne existante à Turin est peut-être occupée par un projet citoyen : plutôt, il vaut mieux que des deux ce soit le dernier à ajouter un voie pour ses nécessités.

L'Observatoire dut admettre dans les « Cahiers » que celle de l'Agence de Mobilité Métropolitaine a seulement un « désir d'utiliser » ; Mais pendant ce temps, on a fait passer le principe que la ligne internationale doit nécessairement créer un autre endroit.

POUR LE MANQUE DE FIABILITE DE TURIN FERROVIAIRE (LTF)

61. LTF s'est démontrée techniquement privée de fiabilité : les travaux de trois excavations qu'elle a exécutées se sont révélés un échec retentissant. Pour les descenderies de Modane, 4.000 m. de long, il a fallu 5 ans, correspondants à une moyenne de 2,3 mètres de creuse par jour.

À celle de La Praz, 2,480 m de long, il a fallu 5 ans, un montant de 1,4 mètre par jour en moyenne. À celle de St Martin La Porte, 2,280 m, 7 ans, correspondants à moins d'un mètre par jour. Les coûts de ces petites œuvres ont doublé les estimations et elles sont arrivées à 356 millions de dollars, plus un autre 112 millions, initialement attribués pour Venaus. Tout cela pour faire un total de 8,8 km et creuser un tunnel. Les travaux d'impression étaient également avec une superficialité grave pour la vente par une entreprise de béton contaminé par du gypse, ce qui a conduit à l'élimination de certains travaux.

Pour le tunnel géognostique qui a été déplacé de Venaus à Chaumont, LTF soutient que c'est juste une variante étirée de 7000 à 7.500 mètres, mais dans l'intervalle, en cinq ans, on a passée d'un budget de 65 millions d'euros à EUR 137 millions de dollars, avant qu'elle commence à travailler. Que fiabilité peut-elle avoir pour la construction d'un tunnel de 57,3 km ?

62. Lyon Turin pourrait n'être pas le projet d'une œuvre d'art, mais de dépenses en soi.

Cela est démontré par hasard, comme les épisodes apparus pour le paiement de € 164.000 de 15 jours par la société qui gère l'autoport de Suse, ou de deux zones de 150 m², dont l'une est inculte, faisant deux forages géognostiques. Plus récemment, on apparaît de dépenses incompréhensibles d'environ 9 millions de dollars pour la Fondation de béton de 153 000 mètres, avec un diamètre d'un mètre et demi, à placer sur place 225 000 mètres cubes de roches extraites du tunnel de Chaumont.

Ce choix montre indifférence face à l'augmentation des frais des œuvres et pour chaque évaluation de faisabilité et d'occasion, parce que c'est risible à la lumière des 19-20 millions de mètres cubent de sarin, dont la gestion sera abordée plus tard.

63. Le projet de Lyon Turin conduit jusqu'en décembre 2010, d'abord par Alpetunnel et puis par LTF, a comporté des frais au moins de 780 millions d'euros sans avoir fait même un centimètre du travail prévu.

De ce nombre, environ 450 millions de dollars ont été payés par l'Italie et la France à moitié, gaspillés à faire des sondages par les deux parties et les descenderies en France : le reste est de la U.E.

POUR L'ABSURDITE DU TUNNEL DE CHAUMONT

64. Le tunnel souterrain de Chaumont-Maddalena est une contradiction : ce type de travail a été fait plus près de ce projet de tunnel d'avoir une meilleure compréhension de ses caractéristiques géologiques. Ici, par contre, sur environ 7.540 pieds d'excavation, 4,080 mètres, le 54 %, serait de roches loin de l'axe du tunnel, donc sans intérêt pour la construction. A la fin, la galerie suivrait le chemin d'accès du tunnel uniquement dans ces dernières 3,460 mètres. Le sondage ne considérerait le tunnel de base initiale de 8 km, mais seulement 1 km, dont, entre 1995 et 2005, A.E.M. a doublé les temps et le coût de la construction de la centrale de Pont Ventoux, et dont on avait impératif d'avoir une connaissance totale de la faisabilité de l'œuvre elle-même.

65. Le Comité interministériel de la planification économique, qui approuve l'œuvre aux fins de financement, a fixé pour le tunnel de La Maddalena 128 prescriptions. Un nombre de reliefs si élevés signifie que le projet n'est pas définitif, comme requis aux fins d'approbation, et par conséquent, il est illégal. Sur ces questions et d'autres points en deux collèges d'avocats pour la Communauté de Montagne et des groupes environnementaux. Ils ont produit 100 pages d'opposition au TAR de la région Lazio. Les évidences font également penser à un doublement des coûts grâce à des variantes et soulèvent des doutes sérieux sur les garanties techniques, environnementales et de sécurité, ce qui peut donner un projet de tel cadre.

66. Dans la VIA (Environmental impact assessment) en janvier 2007 pour le tunnel de Venaus, LTF exclut l'hypothèse sur les pentes de Chaumont : et on a écrit que le choix de Venaus était du au fait que Chaumont avait été « sanctionné en creusant vers le bas avec les risques techniques et plus élevés, y compris ceux de la sécurité et le manque de données de la première section de la Galerie après l'entrée ». Puis la société a choisi l'hypothèse qu'elle avait exclu et, dans la VIA du 2010 pour le tunnel de La Maddalena, a supprimé le choix précédent de Venaus parmi les solutions à se confronter avec les gèntes, n'ayant pas la volonté de mettre en évidence les risques et les dangers. Mais cacher les problèmes maintenant signifie avoir à s'en occuper plus tard.

POUR LA DIMENSION DU PROJET DE LA PARTIE INTERNATIONALE

67. L'avant-projet de LTF, qui a été déposée le 10 août 2010, environ 35,4 kilomètres de ligne de chemin de fer à deux cannes de galeries de 78 mètres carrés de surface. Il comprend 12 kilomètres de tunnel de base du km 57,3, allant de la frontière franco-italienne, à l'entrée de l'est, peu près de la Vallée de Suse, puis elle traverse 3 kilomètres de la plaine de Suse, le tunnel de 18,8 kilomètres de Orsiera, et enfin le tunnel avec l'interconnexion de Chiusa. A Suse l'énorme chantier de 290.000 mètres carrés sera installé et servira, d'une partie pour le creusement du tunnel qui indique le calcul du volume d'excavation et qui s'étendra environ six kilomètres au-delà de la frontière et, deuxièmement, d'excavation de la moitié du tunnel de Orsiera. À la fin de la présente, dans la municipalité de Chiusa S. Michele, une nouvelle zone de chantiers, pour un total de 180 000 mètres carrés et la moitié des liens réciproques avec la ligne historique. Ces derniers sont un travail gigantesque qui apporterait la nouvelle ligne de limon jusqu'à deux kilomètres au-dessous de la ville de Chiusa, pour s'assurer que le lien peut passer des branches sous la ligne historique. L'autre moitié sera sous le village de Avigliana. Pour cette branche, LTF prévoit dès le début, un million de pieds carrés de l'expropriation et 700.000 mètres carrés d'emplois temporaires, pas prévisibles au fond de la Vallée où le sol est peu de chose.

68. Le projet actuel sur la droite du fleuve Dora est non moins impressionnant que l'ancien sur la gauche : Il y a un impact plus grand sur les zones densément peuplées parce que la ligne passe sous les zones urbaines d'au moins trois pays : Venaus, Mompantero, Chiusa, puis Avigliana et Turin dans la branche proche de compétence de DDR. La dévastation dans la plaine de Bruzolo se déplace dans la plaine sur le bord de la ville de Suse, où le chantier et les installations vont occuper trois kilomètres, et à l'interconnexion de Chiusa S Michele ; et celles de Avigliana, Orbassano et Turin vont suivre. Le danger de l'amiante n'a pas été évité car, outre le tunnel de base, il y a une quantité inconnue des roches du tunnel de l'Orsiera, et la certitude d'un niveau élevé d'amiante dans la colline morainique des roches.

69. le projet de 2010 ne craint pas de contradictions LTF avec celle de 2003. Ensuite, l'étude pour la VIA avait écrit qu'on avait exclu de passer sous le Cenis "pour les risques hydrogéologiques extrêmes tels que le barrage sur l'effet sur la nappe superficielle". Maintenant, on a fait ce choix sans discuter du risque proposé dans le précédent projet !

70. Le pool d'experts qui a travaillé pour la Communauté de Montagne des Vallées de Suse et Sangone a produit, sur le projet de LTF, un document de 108 pages de commentaires sur les coûts et les avantages, les fluxes de circulation, conception de fonctions, de la sécurité des tunnels, d'impact sur l'environnement et la santé, par la détection des erreurs et des omissions dans la documentation soumise. Avec une formulation semblable il y a le document à 70 pages, préparé par le groupe d'experts réunis par des groupes environnementaux, avec Pro-Natura et WWF comme favoris, contenant les observations juridiques, les justifications de l'œuvre, la sécurité des tunnels et la planification de la ville, les aspects du paysage, le bruit environnemental et archéologique, la pollution atmosphérique, et l'impacte sur la santé. Encore plus grand travail a été fait sur le projet du questionnaire.

71. Suse devient la victime du Lyon Turin, parce qu'elle accueillera, un kilomètre du centre ville, le plus grand chantier jamais placé à l'intérieur d'une région Alpine. Le bâtiment principal du tunnel de base du Gothard, a déménagé à Bodio,

3,7 millions de m³ de smarin : pour celui de Suse en aura le double, le tunnel de base et celui de l'Orsiera. Tout sur une superficie de 300 000 m², déclarée de 60 terrains de football, certainement minimisée, à qui doit être ajouté l'énorme restructuration du système routier et de l'autoroute avec 8 nouvelles grandes rondes de 5 kilomètres et de larges routes, qui apportera la surface totale de plus de 500 000 m².

A l'intérieur il y aura un mouvement continu de la machinerie et des véhicules, actives jour et nuit à 350 jours par an, personne ne sait combien d'années, étant donné l'incertitude extrême de financement, dont l'absence peut causer des pauses plus ou moins longues de l'activité. Tout cela contre une ville historique, avec 7000 habitants, une vocation touristique importante et en présence d'une conformation de la vallée qui, avec ses brises sur zone urbaine, mènerait les polluants. Aucun précédent analogue pour estimer la quantité d'impact : on ira de la chute d'image, de la valeur des biens immobiliers, d'un trouble dont on peut seulement émettre l'hypothèse du terme, jusqu'aux dangers générés par la pollution et les différents effets sur la santé.

72. La fourniture d'une modeste station internationale de Suse, le coût astronomique de moitié d'un milliard d'euros, égal à huit fois la nouvelle station de Porta Susa, Turin, est un exemple de l'absurdité du projet qui envisage de la station de Suse sur la nouvelle ligne, mais sans interconnexion avec la ligne existante et la ligne fermée à Chiusa S. Michel, 20 km en avant, l'interconnexion entre les deux lignes, mais sans une station. Tout indique qu'on n'a jamais eu un intérêt réel à cette structure qui a été inventée uniquement comme un moyen de propagande à obtenir le consentement de l'administration de Suse. En fait, le Lyon Turin existe déjà, depuis 1993, la prédiction d'un centre de villégiature Alpine, qui n'est que de St Jean de Maurienne, qui a été choisi dans le cadre d'accords qui a tenu compte du fait que la ligne en France est trois fois plus longue. La station française à l'embouchure du tunnel a été prévue dès le début avec les connexions de ligne ordinaire pour permettre des trains directs continues pour les destinations ou les endroits. Par contre, les passagers désireux de descendre à Suse pour aller vers les stations touristiques seraient pénalisés de deux changements ultérieurs s'y rapportant et attendant avec des bagages. En outre, les lignes directrices des chemins de fer et les résultats des calculs présentés dans l'étude d'intégrations de VIA, indiquent que l'ancienne gare dans le centre de Suse serait fermée avec le service qu'elle offre à la ville, aux écoles, au marché et aux gens pendulaires.

73. L'avenir de Suse n'est pas lié au tourisme, parce que personne ne peut penser à partir de Paris ou Milan, de prendre un train rapide pour faire une halte à Suse. Et non plus, celui qui vient le long de la semaine faire du ski ou décider de faire une pause. Son tourisme est lié au voyage en pullman ou en voiture. Mais l'attrait de la ville est impossible si dans la périphérie immédiate on mettra le chantier énorme de 3 kilomètres, avec tous les problèmes impliqués ; elle est destinée à constituer, au moins pour 20 ans, le véritable « accès » de la ville, sans pouvoir se bercer dans l'illusion d'avoir des problèmes complétés.

74. Le chantier de Chiusa de LTF, dans deux zones de Vaie et Chiusa, implique l'expropriation définitive de 180.000 mètres carrés de terre, qui seront doublés par d'occupations presque éternelles et des grandes structures de chantiers. La ligne et les interconnexions augmenteront avec des tunnels artificiels qui traverseront le pays dessous en multipliant le désordre et l'extension des zones de travail, c'est-à-dire dans les espaces qui sont touchés par l'excavation de surface des deux galeries et l'occupation de la gamme entre eux pour les besoins du chantier.

L'IMPACT DU PROJET DE LA PARTIE NATIONAL

75. RFI a présenté le projet au la fins du 28 mars 2011, évitant de le soumettre à l'évaluation simultanément à celui de LTF, peut-être dans l'espoir que le processus d'approbation des tentatives pouvait terminer dans les délais, ou en exprimant la désaffection pour un choix qui a toujours montré de ne pas partager, parce qu'elle rend plus longue le chemin de la Gronta marchandises.

Le projet se développe à 45,7 km: et, à la frontière entre la LTF et RFI, il dévoile dès le départ, un impacte double, doublant le chantier fermée de LTF avec soi-même. Le chantier de RFI, pas loin de l'ancien, aura une extension de 110.000 mètres carrés, avec une somme d'impacts qui est inacceptable dans une étude d'évaluation de l'impact sur l'environnement (VIA), si elle est présentée à des moments différents. Même l'interconnexion entre les deux lignes avec la nouvelle ligne qui passe sous la ville de Avigliana le long de la voie ferrée est doublée, afin de permettre la connexion des branches de passer dessous. L'interconnexion des Avigliana, avec ses annexes, sera élaborée pour 5 km sur la piste et à 4 sur les impairs.

La ligne commence par une galerie artificielle, qui continue celle de LTF de 1 mile, puis se transforme en un tunnel long naturel de 14,5 km, qui passe sous Avigliana et à la hauteur de S. Antonio de Ranverso, tourne à droite à traverser la colline morainique avec un total de tunnel de 14,5 km. À la fin de la présente, il y a le chantier de Rivoli de 160.000 mètres carrés, quelques centaines de mètres loin du plus grand hôpital de la ville. D'où la ligne à deux cannes continue en galerie artificielle en direction de Orbassano. La ligne-sub sorte entre Orbassano et Rivalta, où elle est couverte avec une levée de 300 mètres de large et de trois kilomètres de long, qui s'appelait « écho-conduite », comme les passages routiers pour les grenouilles. Ensuite, la ligne franchit longitudinalement l'escala d'Orbassano, au sein duquel est placé un nouveau chantier d'environ 90.000 pieds carrés, pour sortir pour un autre de deux milles et après en plongeant sur deux kilomètres dans la galerie artificielle. À la fin de cette-ci, il y a le grand chantier de Corso Marche, à Turin, de 160.000 mètres carrés, dont 12 kilomètres après la galerie précédente, la ligne se poursuit avec une nouvelle galerie naturelle qui traverse l'entier cours Marche et une partie de Turin, avec un demi-cercle de 15 kilomètres qui la fait sortir autour de Settimo, où il y a le dernier chantier de 126.000 mètres carrés. De là, la ligne fonctionne alors à peine plus de deux kilomètres, avec un autre tronçon à l'extérieur en zone urbaine. Il s'agit d'un trait qui implique des zones profondes urbaines, avec des impacts qui doivent encore être vérifiés étant donné les détails qui sont prévus pour la nouvelle ligne de chemin de fer.

76. La grande courbe pour toucher le débarcadère d'Orbassano pour allonger le chemin d'accès de 10 kilomètres et multiplie les impacts dans la région métropolitaine, a été défini par les responsables politiques nationaux faisant autorités un « frais » aux caprices politiques de la région Piémont. En effet, ces 10 Km donnent la moitié des avantages : l'Italie et la France paieraient 34 milliards d'euros et ils sont contre-productifs à tous les égards parce qu'Orbassano a perdu son rôle de la restructuration de FIAT, en passant par le verrouillage de voitures de trois mille trois cents par jour et le dégagement de cinq cents à cinquante camions par jour. La nouvelle ligne sera uniquement pour certifier les 18 trains Modalhor quotidiens proposés, dans la somme des deux sens, qui ne peut pas continuer car RFI n'a pas estimé utile de modifier d'autres parties de lignes ferroviaires nationales pour accueillir des trains. Mais pour donner une justification de ce choix, qui a été imposé, on avait attesté par Orbassano également 108 trains par jour, pensés pour l'autoroute de chemins de fer ordinaires, plutôt que les faire continuer pour Novare. Donc le choix d'Orbassano se termine avec l'intrigue de l'efficacité du transport combiné, qui ne peut être concurrentiel que sur les très longues routes.

77. Pour les zones à exproprier ou à occuper, le chemin d'accès RFI entre St. Ambrogio et Settimo, entraînera la perte, pour un temps défini ou non défini, d'au moins 2 millions de mètres carrés de sols agricoles ou urbaines : en détail, c'est l'expropriation de 1.530.000 m² définitivement et l'occupation des carrés de 650.000 mètres sur une base temporaire, pendant toute la durée des chantiers, qu'ils travaillent ou qui restent inactifs. En outre, il y a des zones de travail pour les 15 Km où on travaillera au niveau du sol, qu'on peut évaluer en d'autres 500.000 m². Ils sont des évaluations optimistes, qui ne tiennent pas compte des besoins spéciaux d'enclave et constructeurs des chantiers, qui normalement tendent à avoir besoin d'autres domaines, notamment ceux reliant aux voisins. Les domaines de l'emploi ou l'expropriation de RFI, ajouté à celle de la LTF (paragraphe 67), conduit à la perte de plus de 4 millions de mètres carrés, environ 2,5 millions définitivement et environ 2 millions nominalement, sur une base temporaire. La plupart d'entre eux est faite d'excellents sols habités avec des exploitations agricoles modernes.

78. RFI stipule comme site d'enfouissement pour 4,5 millions de mètres cubes de matériaux d'excavation Montanaro, qui a une capacité de 4 millions de mètres cubes et qui est égale à celle indiquée par LTF. On répète le projet absurde de 2003, qui pour tous les deux était de utiliser le site à la Carrière de Montcenis du Paradis, qui était assez pour un. Le projet RFI suit LTF, qui a fait disparaître une grande partie de smarin, en indiquant avant qu'il pourrait le vendre, puis en défiant la chose à la fin des même document d'intégrations où on les revendiquait. RFI déclare qui confère également à Montanaro, qui, selon les chiffres fournies par la région Piémont pour les intégrations projet de LTF, a une capacité de seulement 4 millions de mètres cubes. Alors que les sites de Torrazza ne seraient plus disponibles. Pour mettre en évidence la cohérence du problème, les éditeurs de RFI ont tenté de réduire au minimum les volumes en fournissant, assez inhabituelle, comme mètres cubes de roche « in situ ». Par conséquence, en accordant aux sites d'enfouissement, on a transformé en volumes « cumul » avec la multiplication par un facteur de 1,6, comme LTF a fait. Mais il n'y a un site pour accommoder tous le sarin produit par la partie italienne du projet, sauf si on revient à la carrière du Mont Cenis dans les controversés 2000 mètres d'altitude, dont a été promis l'abandon.

79. Les matériaux de la colline de Rivoli, où le tunnel va être creusé 15 kilomètres, contiennent de l'amiante, et les données ont été réduites à tort. Aussi ici on reprend le comportement du projet RFI pour le projet de la rive gauche de Dora de 2003. Dans les documents pour la VIA actuelle, RFI donne une étude sur 4 échantillons de matériaux morainique qui composent la colline, dont le résultat révèle une présence moyenne du 42% de roches vertes. Une autre étude, complètement séparé, et avec un titre ambigu, analyse les rapports sur des échantillons de 9 collections de roches (vertes?) sur les blocs erratiques de morainique, dont on conclut que 4 sur 9 échantillons contiennent des fibres d'amiante. Les deux études sont entièrement privées d'un commentaire, et cela semble indiquer un embarras de la gravité du problème... Basée sur ces données, la présence d'amiante serait tout à fait semblable à celle de l'ancien projet du 2003 à la gauche de la Dora, qui souligne le fait évident que la moraine de la Vallée de Suse n'est pas différente des roches de la Vallée. La gravité du problème est différente : dans les débris de la colline morainique, il est impossible de dissocier les roches vertes des autres : la faisabilité du tunnel dans ce projet n'a pas encore été vérifiée.

80. Les émissions des chantiers dans la zone urbaine sont particulièrement inquiétantes. Dans un cas bien documenté des impacts des polluants, comme celui qui a eu lieu en Vallée de Suse en 2004 pour les BPC, les pics de concentration sur le terrain ont été à 2,5 kilomètres de long, avec des valeurs jusqu'à 5 fois plus élevées que les plus près de la porte d'entrée. Faites les ajustements nécessaires, on doit supposer que les retombées dans la zone urbaine sont beaucoup plus graves et plus larges des 3-400 mètres indiqués par la VIA, qui semble avoir voulu éviter le reconnaître l'implication des agglomérations urbains.

Elle a également examiné l'action du vent et de turbulence, parce que même si presque imperceptible, elles transmettent des fines particules microscopiques.

En ce qui concerne les chantiers, les données pour calculer les émissions manquent: dans les études de VIA on n'a pas absolument indiqué comment beaucoup et quelles machines et véhicules seront présentés dans un chantier. L'absence de ces données est facilement disponible fournissant ceux du tunnel de base du Gothard ou Loetschberg, et on soulève des craintes que les valeurs de la pollution sont beaucoup plus élevées que celles fournies. Malheureusement, celles-ci sont élevées et sont ajoutées à celles déjà à la limite des zones urbaines touchées par le projet. En ce qui concerne la poussière des roches et d'amiante, le besoin particulier pour le traitement de l'excavation de la roche de la colline morainique, qui doit être séchée à biodégrader tensio-actifs mouillées pour renforcer la stabilité des excavations, on pose en face une alternative sans solutions entre deux types de pollution : celle des tensio-actifs contre les PM10 ou l'amiante.

Turin ne peut pas être protégée parce que la moitié de la région métropolitaine est dans un rayon de 12 kilomètres du chantier de Rivoli dans lequel, raisonnablement, il peut y être une importante dispersion de PM 10.5-2 ; en ayant également à l'esprit le fait que entre les villes italiennes est celle avec le plus grand nombre de dépassements du niveau

des particules, c'est également due à la circulation de l'air en raison de son emplacement à l'embouchure de la Vallée de Suse

POUR CAUSE D'ILLEGALITE DANS L'EVALUATION DES INCIDENTES

81. Dans aucun des trois projets, on n'a pas pris en considération de façon appropriée l'hypothèse zéro, celle de l'utilité la plus grande, en examinant une œuvre nouvelle et la meilleure utilisation des œuvres qui existent. On n'a jamais fait une vérification de la précédente, et on s'est limité à écrire des slogans, bien que l'analyse ponctuelle de l'option zéro est l'une des pierres angulaires de la législation.

82. La procédure du VIA a été déformée par la suppression de la compatibilité environnementale du décret par le ministère de l'environnement et on a confié l'enquête au ministère de l'infrastructure. Il s'agit de procédures qui violent les lignes directrices communautaires : parce que le CIPE, qui s'appuie maintenant sur l'organisme environnemental est un organisme économique et technique qui décide avec la majorité la plus large, tandis que la mesure de compatibilité pour le VIA nationale, doit être une loi spécifique, délivrée et éditée par qui a compétence: e Ministre de l'Environnement. Il n'y a pas de correspondance entre la pratique actuelle et la législation qui a transposé les directives de l'Union européenne.

83. Dans les projets soumis on a déplacé les termes de compétence prévus par le traité de Turin en 2001. Ces termes sont fondamentaux en ce qui concerne le partage des frais et parce qu'ils ont été ratifiés par les parlements français et italiens en 2002. RFI et LTF ont indiqué que la municipalité de Chiusa est la frontière entre la partie italo-française et celle nationale italienne : mais il n'est pas vrai ! Le traité dit clairement que cette frontière est entre Bussoleno et Bruzolo et, qu'avec cela, la future ligne est seulement de compétence italienne et confiée à RFI. Il s'agit d'une grosse faute vers l'Union européenne, qui finance avec un tarif spécial seulement une partie commune et vers la France, qui devrait payer le 50 % net de la contribution de l'UE, pour la partie entre Bussoleno et Chiusa, qui n'est pas de sa compétence. Les 14-15 kilomètres, ajoutés au 120 millions correspondent à un coût total de 800 millions et 1 milliard de dollars. Mais l'initiative a mis une formidable colle entre les engrenages de Lyon Turin, parce que le gouvernement français n'a plus accepté de discuter pour changer le traité. Déplacer le terme a signifié le décalage même du cadre économique parce qu'il a dissimulé une nécessité financière dont le gouvernement et RFI devront se faire charge. En résumé, il semble que l'Italie doit payer seulement un tiers ou la moitié de 1,8 milliards d'euros de ce tronçon, mais elle doit tout payer.

84. Le projet de Lyon Turin a été réinséré dans la Loi-objectif , mais quand encore une contribution préliminaire à l'Union européenne a été présentée en juillet 2007, ce qui a donné lieu au financement, on avait promis d'abandonner les raccourcis disant « que la procédure suivie en 2005 a changé suite à la modification de la loi, c'est à dire la transition de la Loi-Objectif à la procédure ordinaire qu'on a pris dans la décision du Conseil des ministres du 26 juin 2006 ». Le contenu de la demande est obligatoire et il a servi à assurer l'Union européenne que le nouveau projet ne pouvait se boucher à nouveau. Cette marche en arrière a signifié le prétexte pour une simplification inacceptable de la procédure VIA qui est l'une des pierres angulaires du droit européen.

85. Dans un projet hautement intégré de ce type, la présentation pour le VIA séparé dans le temps est illégale. La législation en matière est d'accord que l'évaluation de l'impact sur l'environnement doit être en mesure d'évaluer les impacts en général et d'éviter que des approbations partielles conditionnent, avec des décisions déjà prises ", celles à prendre plus tard. Dans ce cas, le 17 mai 2010, a été présenté le projet du tunnel Chaumont ; le 10 août 2010, celui de la partie italienne de la section italo-française et seulement le 28 mars 2011 la partie seulement italienne. En mars 2003, la présentation des deux parties était contemporaine et, de 2007 à 2010, le gouvernement avait toujours garanti une « gouvernance unitaire » sur tout. Le gage n'avait pas été gardé et, entre les projets de LTF et RFI, on a des parties même contradictoires, comme dans le cas de la masse de dump creusé de roches, avec la somme des impacts à la duplication des chantiers, comme dans la zone de Chiusi.

Le cours s'est déroulé avec des stratagèmes : c'est un signe que la fragilité du projet est bien connue à ceux qui l'ont présenté.

POUR LES IMPACTS DES CHANTIERS

Pour l'impossibilité des contrôles et des garanties sur les impacts des administrations locales

86. Les chantiers produisent bruit, poussière, la pollution, grande quantité d'eau et d'énergie qui sont nécessaires, avec des dommages à l'environnement et au paysage. Et en plus, en fait, ils sont incontrôlables. Après l'expérience malheureuse de l'autoroute du Fréjus, à l'occasion de la construction de grandes centrales hydroélectriques entre Pont Ventoux et Suse, un Comité mixte avait été créé avec les Communes concernés . La Commission se réunit une fois par mois et elle était en relation avec un emploi de haute Surveillance avec les pouvoirs d'intervention directe.

Mais en réalité, il a fallu trois ans avant que la Province puisse nommer son représentant, et qu'on pouvait faire les premières rencontres, causées par le problème de la présence d'uranium, qui avait été soulevée par les écologistes. Mais alors il arriva le silence et la perte des sources et des aqueducs, les blessures causées par les creusements aux maisons de Giaglione et les protestations des habitants de Suse pour les poussières de camions qui traversaient la ville n'ont trouvé plus de preuves.

Les organes de contrôle sont également inutiles si toutes les institutions qui supervisent sont celles qui font le travail.

87. Les gouvernements locaux sont dans l'impossibilité pratique de faire respecter les règles et les contraintes de la loi qui devrait assurer un minimum de protection pour les habitants. Les entreprises qui travaillent sur les grands travaux publics et de leurs entrepreneurs, se comportent par les maîtres et, grâce au poids politique qui a un grand travail, elles font tout ce qu'elles considèrent utiles pour eux. Déjà maintenant, dès les premières étapes, on a vu comme on a fait d'expropriations et d'occupations.

88. Il convient de lire l'expérience des maires du Mugello dans une interview publiée en mars 2010: « la première leçon du Mugello était celle que dans un grand travail on vous dit que tout ce qui on fera est droit, qu'on a pensé à tout et qu'on formera une relation de coopération pleine et entière avec le territoire : au contraire, on a eu 14 ans de combats "... « Nous avons toujours trouvé les techniciens arrogants et, bien que nous avons signé tous les actes possible, on nous a toujours traités comme des trublions. Chaque contact et tout grief ont été un problème pour nous. Nous n'avons jamais vu une action préventive, mais nous avons toujours du aller chasser des situations d'urgence. On a fait une sorte de lavage de cerveau pour se convaincre que les ingénieurs des grands travaux ne pouvaient pas se tromper et nous ne pouvions pas être nous à les forcer à reconnaître leurs erreurs "... « Ensuite, il y avait le problème que chaque site avait son propre directeur, tandis que pour les problèmes les plus grands, nous avons du envoyer les pratiques à l'Observatoire National, où personne ne savait quoi pour mois et parfois on ne savait rien »... « Nous avons trouvé des documents difficiles à déchiffrer et nous n'avons jamais été soutenus : l'Observatoire du ministère avait un rôle plus de médiateur que d'un organisme à résoudre les problèmes et, finalement, il n'a plus été nommé " Les maires suisses du pays autour de la gare de triage Bodo du tunnel de base du Gothard ont exprimé les mêmes considérations. La délégation italienne avait soulevé l'amertume même sur les chantiers ingérables, l'incapacité à empêcher les poussières et son refus des pays voisins.

89. Les dommages restent même après, comment l'expérience du Mugello enseigne : les "entreprises travaillant ont disparu et elles ont laissé les chantiers comme ils l'étaient. En 2010 il existe encore des zones de chantier avec cabanes, matériaux de construction, fer et vieilles décharges. » La pensée immédiate est de rester dans les mêmes conditions dans le cas de la construction de Suse, Chiusa, Avigliana, Rivoli, Torino et Settimo (Turin)

90. Les impacts de la construction sont inextricablement liés à celles du transport routier. L'étude de la LTF calcule la nécessité pour les trajets de camion de 1.100.000, en partie en traversant les routes, qui ne sont pas manifestement comme des super-modernes TIR qui circulent sur la route, mais des lourds moyens de chantiers faites pour résister aux conditions extrêmes d'utilisation, pas à diminuer leur effet sur le territoire. Pour le transport de smarin, on calcule seulement 150.000 voyages car la plus grande partie serait transportée par d'énormes bandes de plusieurs dizaines de kilomètres de long. Pour le transport du béton 300.000 voyages, le transport des voyages de stockage 650.000. On est poli à l'os et les nombres donnent pour acquise la faisabilité des grands tapis, de la téléphérique du Mont Cenis ou du transport à bord des trains et ils sont encore moins de la moitié du totale des voyages, car la ligne de la RFI est plus longue et a moins de chances d'utiliser le transport des bandes.

91. En marge de tous les problèmes du travail, il y a celui de l'infiltration de la criminalité organisée, qui est entrelacée avec les grands contrats. Le plus grand journal du Piémont, le jour même où il a annoncé l'arrivée du ministre de l'intérieur pour discuter de l'ouverture de la gare de triage de la Madeleine par la force, a commenté, dans les pages à côté, une grande commande des carabinieri à Turin, sous le titre: « les gangs menacent aussi les grandes oeuvres. » On ne peut pas penser de faire un travail en forçant la légalité et la vérité et penser que ce n'est pas le bouillon de culture pour les organisations de la mafia.

POUR LES DOMMAGES ECONOMIQUES ET LA DEPRECIATION DU TERRITOIRE

92. La Vallée de Suse a été le domicile des chantiers pour 40 ans des grandes œuvres : avant le barrage international du Cenis, puis le double tunnel ferroviaire, le tunnel et l'autoroute du Fréjus, enfin, les bassins versants et la grande centrale hydroélectrique de Pont Ventoux, sans compter les œuvres mineures et celles dont elle s'est défendue, comme le doublement de la ligne du grand conducteur électrique. Mais le volume des grandes œuvres obtenu à ce point est qu'une nouvelle augmentation nuirait à leur qualité de vie du territoire, caractérisé comme une terre de chantiers. Les chantiers font baisser la valeur des maisons sur une zone très large. La vallée de Suse et la banlieue ouest de Turin, ont l'appui de la demande de ceux qui veulent sortir de la zone plus urbanisée. Et la présence de nombreux chantiers nuit à l'image de la région, indépendamment de la commune directement touchée.

93. Les grandes quantités qui traversent des sites des travaux et en construction, dans les zones résidentielles, produisent le soi-disant « Bronx » du nom du célèbre quartier de la ville de New York, entre les deux guerres mondiales, est passé de la zone urbaine, avec les plus grands parcs de la métropole, à placer le symbole de la dégradation. Quand le bruit dépasse un certain seuil, la population d'origine n'accepte plus le niveau d'habitabilité et progressivement déplace ailleurs, remplacée par ceux qui acceptent le désordre, car ils peuvent payer moins. Cela se reflète dans l'entretien et déclenche une spirale qui plus en plus réduit la qualité et la valeur des maisons. Un tel effet peut se produire dans les maisons plus proches de la ligne, la création de plus de dégâts que celles démolies parce que ces types de dommages ne sont pas remboursés.

94. En France, on doit toujours acheter au prix du marché l'immobilier dans 150 mètres d'une part et de l'autre de la ligne, reconnaissant le désordre créé par la haute vitesse. Si le problème est admis en France, il signifie qu'il existe : mais les chemins de fer italiens, partout à grande vitesse, réalisés en Italie, ont toujours rejeté ce principe et ont limité

l'achat d'abattre essentiellement des bâtiments. Également dans ce cas on doit le faire aussi, avec une différence avec ceux qui vivent sur la même ligne en France.

POUR LES DOMMAGES DE LA SANTE ET LA POUSSIERE QUI RENDENT MALADES.

95. En 2006, 103 médecins de la Vallée de Suse avaient publié un appel dans lequel ils exprimaient des fortes préoccupations concernant la santé de la population avec l'ouverture du Lyon Turin. En 2011, l'examen du nouveau projet a produit un nouvel appel qui a recueilli les signatures entre 312 praticiens, les médecins de l'hôpital, les infirmières et les pharmaciens. Le texte a été ensuite affiché comme manifeste dans 43 communes et 10 000 exemplaires ont été distribués comme une brochure dans les études médicales des zones touchées. Dans l'introduction, on dit: « La Commission a utilisé uniquement les données présentées par des designers » et que: « l'examen du projet de la nouvelle Lyon Turin dégage un certain nombre de questions liées aux problèmes de santé, avec des répercussions lourds possibles sur la santé publique ». Le document ensuite examine les risques liés à l'amiante, le CO₂, le Pm₁₀ et l'uranium.

96. Les chantiers endommagent sérieusement la santé des habitants : la même étude du VIA présenté pour le trafic international, affirme que les augmentations de PM₁₀ « justifient l'hypothèse de l'impact de la santé publique d'une grande importance, notamment pour les hyper susceptibles de la population aux maladies cardiovasculaires et respiratoires, indiquant par incréments le 10 % pathologique ».

Selon les statistiques actuelles, l'augmentation de cette zone concernée la LTF a ensuite été calculée dans plus de 20 décès par an. Une zone de la gare de triage de Rivoli a été calculée en 3 morts par an. Selon l'OMS, dans une étude en 2006: « les effets à long terme des concentrations de PM₁₀ excédant 20 microgrammes/m³, ce qui est équivalent à 9 % de la mortalité de plus de 30 ans pour toutes les causes ».

97. Les particules ou minces sont une découverte récente dans l'analyse des dommages à la santé causés par les chantiers. Les particules (PM₁₀) n'ont pas été détectées même par des laboratoires mobiles provinciaux dans le milieu des années '90 ; puis, progressivement, elles se sont imposées à l'attention et, récemment, ont leur a ajouté la poussière extrêmement fine (H et 5 H 2,5). Elles sont des particules invisibles de 10, 5, 2,5 millièmes d'un millimètre, qui flottent dans l'air seulement par différences de température entre l'air et le sol. Leur nocivité est liée à la capacité de pénétrer profondément dans les voies respiratoires, où ils peuvent ne plus être expulsés et générer de l'asthme et des troubles et insuffisance cardio-pulmonaires.

Conjointement avec les autres composantes, elles font partie d'un aérosol qui mêle toutes les autres formes de pollution produites par les chantiers et qui, par le biais de la respiration, on va à frapper plus particulièrement les populations les plus vulnérables, comme les patients âgés, avec problèmes respiratoires ou cardiaques, les malades et les enfants. Ces derniers sont particulièrement vulnérables parce que leurs capacités de défense des agressions environnementales sont encore partiellement immatures.

98. Il serait erroné d'évaluer les dommages-intérêts seulement par l'augmentation de la maladie et de mortalité : leur présence indique un état d'ébriété de santé qui affecte l'ensemble de la population, même celui qui n'est pas gravement malade.

Il faut alors considérer l'effet cumulatif de la poussière, de la pollution et du bruit : chacun compte pour sa part sur la santé de l'individu et tout ensemble ils créent une faiblesse qui rend encore plus exposée aux maladies pas directement liées à ces causes. Placer un chantier important dans le territoire n'est pas une décision qui soit prise à la légère, surtout si elle est une vallée, un bassin où la pollution de l'air se disperse moins, et dans les zones urbaines, où la population est plus concentrée.

99. L'expérience du chantier du Gothard témoigne que le problème de la poussière dans un environnement de forts vents de vallée est insoluble : il s'agit de la synthèse des commentaires recueillis lors de l'inspection faite en 2003 dans le chantier de Bodio.

Tous les périphériques ne peuvent pas tenir à un fort vent, sans parler d'un vent de foehn alpin qui sèche chaque humidification et contribue à la propagation des poussières. Les parts moins contrôlables sont des très fines particules qui sont soulevées par le vent et les bises et qui se posent de nouveau plus tard, où elles sont soulevées pour chaque nouveau souffle. Il y a une réelle possibilité de gérer ce problème dans les chantiers si vastes, qui est plus grave en proximité des zones urbaines.

100. Un coup d'œil à part est constitué par des polluants. Le Mugello a montré l'immensité du problème des terrains contaminés par des hydrocarbures, les travaux d'autoroute en Vallée de Suse, de déversements accidentels de liquide, additifs, qui sont fatal aux poissons. En 1992, à Chaumont a éclaté le problème de la forte concentration de plomb dans le vin. A être accusé de ciment de poussière a été la construction de la route. On craignait pour le vin, qui n'était plus négociables, mais aussi pour la santé des gens, parce que, avant de finir dans le vin, le plomb était dans l'air. Dans un article en ces jours on cite une conférence sur les enfants et la pollution, tenu à Turin, deux mois avant, où Dr Richard Jacklons de l'hôpital de Californie à Berkeley, a affirmé que « la poussière de ciment est une cause importante de la pollution par le plomb ».

Tout cela devrait être considéré comme portant à l'esprit que le chantier de Chaumont avait duré 5 ans seulement et au moment de l'enquête a été fermé par deux.

Ici les volumes de béton seront traités dans les chantiers pour être utilisés en plus de vingt ans, on peut calculer qu'ils ne sont pas moins qu'un million de mètres cubes, c'est-à-dire comme l'une des tours jumelles ancienne de New York.

POUR L'AMIANTE

101. Les fibres d'amiante sont comme les aiguilles microscopiques, avec un diamètre d'un 50e d'un cheveu qui pénètre profondément dans les alvéoles pulmonaires, elle se plantent dans les parois cellulaires et elles déterminent les conditions de l'inflammation qui peuvent dégénérer en maladies pratiquement irréversibles. On ne sait pas le seuil au dessous duquel elles peuvent être inoffensives. Le risque d'amiante a été certainement réduit au minimum. La présence d'amiante est également un problème répandu qui semblait ne pas exister : on n'oublie pas qu'en raison de la présence de roches d'amiante l'installation du bobsleigh olympique fut transférée de Sauze d'Oulx à Cesana, et en 2011 a explosé encore une fois.

102. Pour la municipalité qui comprend le tunnel de base et celui de l'Orsiera, la présence d'amiante est admise pour les premières 420 m au début du tunnel et il est alors appelé risque "zéro" pour les autres 30 kilomètres du tunnel de base et de l'Orsiera. Pour évaluer ce jugement, il est nécessaire de rappeler que ces 420 mètres, à Mompantero, sont ceux où LTF et la Région avaient longtemps dit qu'il n'y avait aucun danger et qui, après les sondages, on avait même écrit que les roches extraites avaient exclu la présence d'amiante.

Maintenant qu'il devient le point de départ de l'excavation, puis avec une haute visibilité, on a été décidé d'autoriser l'existence de tout son poids. Mais il faut se demander si, dans les étapes futures et en présence de volumes moins importants, si on aura le courage d'arrêter de creuser, et arrêter la « mole » TBM qui est 200 mètres de long et essentiellement à la main et l'isolation de toute sorte. Nous devons garder à l'esprit que si on calcule la valeur des mètres d'excavation du tunnel, sur la base de la quantité énorme de 13 milliards d'euros de la demande de la UE, divisée par le projet de 80 km ainsi considéré, la valeur de chaque jour ouvrable, calculé sur la base d'une progression moyenne 8-10 mètres par jour, correspondrait à environ un million d'euros par jour. Dans un système de droits, qu'il devrait être celui des délibérations du CIPE, les entreprises, auraient-elles la force nécessaire pour arrêter les chantiers plutôt que d'essayer à cacher la présence d'amiante et d'uranium, si elle peut passer inaperçue ? Pour la compétence interne de RFI, le problème est encore plus grave, parce que les données initiales fournies de VIA par RFI montrent que le matériel dont la colline morainique se compose est constituée du 42 % de pierres et que le 45 % d'entre eux contient de l'amiante.

103. Les mesures d'élimination pour l'amiante proposées par LTF montrent un problème toujours pas réglé. Le projet de mettre les roches amantifères dans des contenants et les envoyer en Allemagne du Nord signifie charger 1.000 trains spéciaux chaque 500 mètres chacun. La taille des frais d'élimination et d'accessoires s'ajoute à la quantité du problème : si les deux sont très élevées, le problème est insoluble dans son ensemble. Essentiellement, il n'est pas possible de faire une galerie d'une longueur de roches qui présentent ce problème. Le projet de RFI est encore bien plus tôt parce qu'il ne relève pas de la cohérence de la présence d'amiante et de la complexité de la situation et il se limite à dire qu'on va enlever des roches suspectes de la colline morainique à travers des trous sur le front de la fraise ! Comment peut les voir et les séparer, il n'est pas dit.

POUR L'URANIUM ET LE RADON

104. La présence de la minéralisation du minéral d'uranium (pechblende) dans la zone de traçage du tunnel de base est une réalité : cette présence a été signalée en 1998 par les associations, mais LTF et ses conseillers ont longtemps nié. Ce n'est pas vrai ce que l'étude de VIA affirme : « les minéralisations uranifères de quelque importance signalées dans la Vallée de Suse sont dans des domaines qui n'ont pas été pris par l'achèvement du tunnel de base ».

Au contraire, le creuse peut être affecté par des veines profondes d'environ 10 anomalies spectrométriques trouvées en surface. L'étude de VIA ne fait aucune mention aux données recueillies par les français en 1980 avec le Minatome et, pour le côté italien et en 1959 par Somirem en 1977 par Mining Agip.

Dans le livre « Dépôts uranifères italiens et leur minéraux » de D. Ravagnati, un expert dans le domaine, on publie les galeries des explorations réalisées et des échantillons de la Vallée de Suse qui ont été "très riche et très beau à regarder," parce que les minéraux forment de distinctes veines noires

Malgré l'importance de ce facteur, tant pour la santé que pour la poursuite des travaux, l'étude de VIA dédiée à la gestion des matières radioactives « seulement une seule page, avec des indications tous à fait génériques. »

105. La menace particulière de ces oxydes d'uranium est due au fait qu'ils émettent des rayonnements alpha et bêta : ceux-ci, contrairement aux rayons gamma (similaires aux rayons x), ont une masse plus grande, qui impactent lourdement contre les molécules d'air, et en vertu des conditions normales, elles échappent dans l'ordre de centimètres, tellement ils sont facilement détectables seulement à courte portée.

Mais lorsque la poussière transporte l'uranium en contact avec les muqueuses et la peau, elles créent des dommages sérieux parce que dans ces conditions, l'énergie du rayonnement qui affecte les cellules vivantes, est très forte et affecte leurs structures et l'ADN.

106. Le radon est un élément radioactif sous la forme d'un gaz incolore et inodore et il est généré dans la désintégration naturelle de l'uranium. Sa dangerosité est liée au fait que, comme il est en forme de gaz, il est facile à arriver en profondeur dans les alvéoles des poumons, où il émet du rayonnement au contact des cellules bêta. Il est plus lourd que l'air et, à travers les fissures de la roche, se regroupe en bas ou lorsque son curseur est intercepté.

Il affecte principalement ceux qui travaillent dans des excavations, parce qu'il se dilue à l'extérieur en l'air. Sa présence a été dénoncée par des groupes environnementaux en 1997, quand le Pont Ventoux on creusait pour deux ans. Le radon est maintenant admis, aussi parce que c'est un problème gérable avec ventilation solide, mais il n'est pas admis de l'uranium, dont le radon est un de ses « enfants ».

POUR LE BRUIT ET LES VIBRATIONS PENDANT LA CONSTRUCTIONS DE L'EXERCISE

107. Le bruit est le premier problème avec cette ligne qui a été dénoncée par la population depuis le début des Années 90. En effet, le but n'est pas un chemin de fer ordinaire, mais un super chemin de fer sur lequel on voyage du rame et un TGV et particulièrement lourd. Le TGV émet, plus de 220 Km/h, un coup de sifflet qui crée un bruit aérodynamique, surtout la nuit.

Dans le projet actuel on a redimensionné la vitesse prévue, mais on reste une forte incidence de vibrations des trains de marchandises conduits au maximum de leurs performances. L'absence d'un modèle opérationnel pour les tranches horaires, le projet présenté par RFI, empêche une évaluation appropriée du bruit et rend douteuse les cartes présentées, aussi parce que les trains plus lourds n'ont aucun test spécifique pour une référence.

108. Le bruit produit par les chantiers de la Vallée et à Turin sera particulièrement grave parce que les emplois métropolitains sont dans des zones fortement habitées, tandis que dans la Vallée l'emplacement particulier des établissements sur le côté rendent plus exposés à la propagation des ondes sonores.

Le bruit du train, particulièrement à haute vitesse, est un bruit qui peut entraîner une grande gêne dans la nuit, car ayant le caractère de l'impulsion, il détermine l'éveil.

POUR LA PERTE ET LA MODIFICATION DES RESSOURCES EN EAU SUR L'EXPERIENCE DU MUGELLO ET DES TRAVAUX PASSES

109. 57 kilomètres de cours d'eau qui, en été, sont un désert de pierres, 73 sources et 45 puits taris, et cinq aqueducs aujourd'hui fournis avec un système onéreux de pompage. Une galerie a fait même disparaître une rivière. Après 10 ans du drainage de l'eau il ya un système de pompage qui draine légèrement l'eau des tunnels, pour nourrir d'aqueducs ou diluer les rejets d'eaux usées dans les cours d'eau qui drainent sec. Les galeries de 500 litres par seconde on ne sait pas encore comment les utiliser.

110. Le consortium d'entreprises a été condamné en première instance pour avoir diffusé le matériel d'excavation de décharge dans la Vallée du Mugello, contaminé par des hydrocarbures qui ont été utilisés pour attaquer le ciment aux côtes. Sur les autres crimes on est intervenu à la prescription, mais la Cour des comptes a assumé des dommages aux revenus s'élevant à 740 millions après l'avoir utilisé, sans autorisation, des eaux publiques pour l'usine de mélange, laver le matériel et les activités de construction et les méfaits connexes. Ces précédents ne sont pas dépassés pour notre événement, car il a dépassé le contexte dans lequel ces événements ont eu lieu.

Pour les facteurs hydrogéologiques qui aggravent la situation négative

111. L'avenir des territoires traversés par Lyon-Turin sera certainement encore pire. En premier lieu, pour des raisons techniques. Au Mugello, la galerie était plus grande, mais ici on aura deux, une pour chaque direction de voyage, et ceci à l'opposé double le drainage. En outre, parce qu'ici, les montagnes sont plus élevés, avec des accumulations et des pressions, ensuite parce que la petite et grande Cenis consistent principalement de plâtre qui ont créé des dolines karstiques énormes. La montagne entière est la maison des lacs fossiles souterrains, dont le plus superficiels de 16 millions de mètres cubes ont été interceptés à Venaus, pendant les travaux de la centrale du Pont Ventoux, qui ont pénétré dans la montagne pour moins d'un kilomètre.

112. L'approvisionnement en eau du Cenis est très vaste et connecté. Les tracés levés en 1970 dans la grotte de Giasset, sortaient presque n'importe où, après deux semaines, confirmant qu'ils avaient franchi les grands lacs souterrains ; le dernier sortait même un mois après mille mètres plus bas. D'autres tests non officiels se sont avérés encore plus impressionnants. La conception du tunnel de base le traversera malgré l'eau qui est venu à être le pire ennemi des TMB.

113. Les grands projets précédents ont déjà touché lourdement les sources de la Vallée de Suse : le doublement de la voie ferrée Turin-Modane, a causé la disparition des 13 sources à Gravière et 11 dans la région de Mattie. Les tunnels routiers, entre Exilles et la Vallée du Cenis ont fait disparaître 16 sources dans le village d'Exilles, outre des certaines sources dans d'autres endroits.

Les travaux du Pont Ventoux, pour une galerie de seulement deux mètres de diamètre, ont asséché le Pontet de rio, 2 sources à Giaglione, Venaus, une douzaine dans le territoire de Salbertrand, y compris celle qui fournit l'aqueduc de Chiusa. Ce projet entraînerait l'effondrement de l'eau dans nos montagnes aussi parce qu'on a considéré que la Vallée de Suse, est une vallée sèche, avec très peu de précipitations, qui, à Suse, sont équivalentes à celles de la Pouilles.

114. Que la situation après Turin-Lyon devrait embarrasser chaque précédent, est admis même par COWI soi-disant remis au commissaire De Palacio. Bien que l'entrepreneur soit le même un commissaire européen pour la construction de cette ligne, les experts, qu'elle a consulté ne pouvaient pas aider mais soulignent que seulement le tunnel de base s'écoulera de 60 à 125 millions de mètres cubes par an, ce qui correspond aux besoins de l'eau d'une ville avec un million d'habitants et, sur le versant italien, on n'est pas exclus qui vont capturer les Vallée de la Clarea et du Cenis.

115. La gravité de l'eau est proportionnelle à la basse altitude au cours de laquelle il s'acquiesce du tunnel, par rapport à la proportion des montagnes ci-dessus : à cet égard, la situation est nettement pire que la Vallée du Mugello. Pourtant, on y a trouvés des bouleversements de 3300 mètres de chaque côté, alors qu'on a fournis seulement pour 3 à 400 mètres

de large. Ici les creusements pour la centrale du Pont Ventoux, ont pénétré dans la montagne pour moins d'un kilomètre et ont produit, et probablement encore, le drainage des centaines de litres par seconde.

116. Les experts européens signalent un volet qui rend notre situation largement plus critique que celle du Mugello : les eaux capturés à l'intérieur de la montagne seront chauds et partie d'entre eux auront bien au-delà des limites acceptables pour être placées dans des eaux peu profondes, les concentrations de sulfate. C'est un problème grave, car à différence du Mugello, ces fuites d'eau tueraient les rivières, et parce que le problème doit être maintenu à perpétuité, c'est bien au-delà de la responsabilité des chantiers. C'est l'un des nombreux problèmes qui n'ont pas été abordés dans le VIA, même après les rapports des ingénieurs de l'environnement.

117. La suppression d'énormes quantités d'eau pour le groupe de Cenis et l'Ambin aurait des effets sur l'alimentation du lac de Mont Cenis. Le lac actuel fournit de l'eau à une centrale de 360 MW en France et une de 240 MW en Italie. Si la carence induite dans les ressorts qui l'alimentent était 25 millions de mètres cubes, en termes d'énergie, cela signifierait la perte d'environ 150 millions de kW/h d'énergie qui serait autrement un des dommages causés par le projet. Aussi, c'est un des problèmes qui n'ont pas été pris en compte dans l'examen de la durabilité du projet.

118. La galerie d'Orsiera drainera l'eau d'un côté qui est toujours cultivé intensivement parce qu'il est couvert par un vaste marron qui avait juste l'IGP (indication géographique protégée). À cet égard le projet entraînerait de graves dégâts économiques qu'au côté gauche.

Et l'interconnexion souterraine entre les deux lignes, étendue sur plusieurs kilomètres entre la municipalité de Chiusa San Michele, Avigliana formera une barrière profonde de 20 ou 30 mètres de ruissellement des eaux souterraines, en la soulevant à mont et en aval, vers le bas avec des conséquences sensibles sur les maisons dans les pays concernés.

POUR LES RISQUES GEOLOGIQUES CACHEES OU MINIMISEES

119. La faisabilité de la base géologique du tunnel est encore à prouver ! Dans l'étape plus critique, à dire dans les 12 km centrales sous le massif d'Ambrin, entre le 37° et le 49° kilomètre de tunnel, on commence (correspondant à 39° et le 51° kilomètre, où commence le français moyen), où il y a des roches qui couvrent plus de 2000 mètres, les cartes géologiques, plutôt, donnent la conception compacte des formations et montrent un patch unique d'une couleur ! La raison est que, dans ce domaine, une seule analyse a été faite, inexplicablement, sans tout ce qui était attendu. Donc, ils ne sont ni suspects ni mis en évidence, comme les gypses, Karst de Cenis, qui sont extrêmement critique, ni l'autre très complexe formation que vous pouvez supposer. Ce n'est pas la responsabilité des No Tav, parce que le Cenis et l'Ambin sont des territoires français. Malgré cette pénurie incroyable, qui seul devrait invalider l'ensemble du projet, le rapport final de l'Alpetunnel de 2000 a apporté que, d'un point de vue géologique, la faisabilité du tunnel était évidente, sans même analyser le souterrain de la galerie de Venaus !

L'omission d'études pourrait être due au fait que, selon les calculs effectués sur les volumes de marbre par les français et les italiens, on peut calculer que ce caractère, même accroché sur le territoire français, va être creusé de l'embouchure de la Vallée de Suse, qui est beaucoup plus proche que l'attaque de Modane et donc que les problèmes seraient tous pour les italiens. De toute évidence, à l'époque on demandait qu'on n'avait pas tué des enquêtes pour une décision de l'excavation qui avait déjà été prise.

La route française ne présente pas de problèmes parce que, au lieu de cela, elle se développe sous les toits de quelques centaines de mètres au-dessous du plancher de la Vallée ; cependant, on a montré dans l'excavation LTF des descenderies d'avoir omis de produire plus de 1,6 mètres par jour en moyenne globale ! Même le tunnel italien de l'Orsiera, 19 kilomètres, manquait d'enquêtes géologiques.

120. Dans ces conditions, l'excavation avec l'italien « mole mécanique » qui travaillera sur le tunnel est dans l'obscurité et prohibitive. Parmi les caractéristiques qui sont redoutables les surprises hydrogéologiques pour l'excavation du tunnel, il y a aussi les hautes pressions de l'eau à venir. LTF a admis que la haute toiture de roche rend prévisible la pression hydrostatique jusqu'à 150 atmosphères, bien que théoriquement elles pourraient être 200. Elles sont des valeurs proches de celles d'une explosion et en fait ils explosent littéralement rock avec les risques et les difficultés très élevées de confinement.

Les massifs Tunnelier TMB, c'est-à-dire « taupes », qui sont des installations de 200 mètres de long, utilement peuvent être utilisés uniquement lorsqu'il n'y a aucune arrivée de l'eau, et il y a des failles ou des roches qui retiennent l'enclosent. Mais toutes ces structures géologiques ont déjà été rencontrées dans l'excavation de Venaus.

Ici, le travail a été contracté par une compagnie norvégienne, parmi les premiers au monde, qui a commencé en mai 1996 à décembre 1996 : c'était le premier bloc et la perte d'une partie du Tunnelier, en juin 1999 le deuxième incident et un an après la troisième, où le Tunnelier a été abandonné : peu de temps après, la compagnie norvégienne abandonna. Le projet devait être changé radicalement et déplacé à Suse et les coûts ont doublés.

Mais aussi de très graves difficultés trouveront les « taupes » qui vont creuser dans la Vallée par Vaie à l'abbaye de Sant'Antonio de Ranverso, où ils travailleront pour des longues périodes à 20 mètres de profondeur, très lâche en plongeant avec des surfactants qui exigent que le matériel soit mis à sécher pendant un certain temps pour se débarrasser du produit. A part tout ça, il y a la question de la façon de procéder à une si grande abondance de roches mélangées avec les autres verts.

POUR LES VOLUMES EXTRAITS ET LES PROBLEMES POUR TROUVER UN SITE D'ENFOUISSEMENT

121. Le total des roches extraites de l'Italie pour Lyon Turin, selon un calcul global fait par LTF, serait 18,4 millions de cubes mètres, équivalents à sept des pyramides de Gizeh. De ce nombre, 10,7 millions de mètres cubes par an viendraient de la ligne conçue par LTF, de la frontière italienne à Chiusa San Michele et 7,7 millions entre Sant'Ambrogio et Settimo : un meilleur calcul de la roche in situ rock et la roche en cumul, conformément au paramètre accepté également par LTF, donnerait, toutefois, pour cette ligne de RFI, 9,5\$ millions de mètres cubes, ce qui porterait le total de l'Italie à 20,2 millions, pareille à 8 pyramides de Khéops

Le volume total extrait des français, aurait autres 10,7 millions pour la base de tunnel, plus de 11,7 millions pour les trois galeries de sa ligne nationale, ce qui donnerait un total de 22,4 millions de mètres cube.

Le total entre l'Italie et la France serait alors d'environ 42,5 millions de mètres cubes, équivalent à 17 pyramides de Chéops : tout à gagner d'une heure sur la piste entre Lyon et Turin. Les projets de LTF prévoient une réutilisation globale de ciments et détectés de 8,7 millions de dollars, équivalents à 44 %, un pourcentage qui semble considérer que, dans les projets déjà présentés, également en France, LTF a toujours considéré un calcul moins élevé. Toutefois, même en gardant le pourcentage fourni, environ 10 millions de mètres cubes restent à être placés dans des sites d'enfouissement. Il s'agit d'une opération de dépôt qui n'a pas de précédent pour la concentration de l'impact.

Le cas sans précédent de vendre une bonne partie, mentionnée dans un document LTF, a été repoussé dans des intégrations de document quand, dans ses conclusions, on a confirmé qu'une telle solution est rendue très difficile par les lois qui exigent qu'on identifie le destinataire avant l'excavation et la difficulté d'aligner le calendrier et le volume des matériaux excavé avec le temps et les volumes d'acheteurs potentiels. Ceci est confirmé par le fait que pour la galerie géognostique de Chaumont, qui est le premier de ces problèmes à faire face, on n'a pas pensé à aucune vente et, au lieu de cela, on prévoit de dépenser 9 millions de dollars uniquement pour les fondations pour la sécurité du site d'enfouissement.

122. La nécessité de transporter environ 10 millions de cubes mètres, équivalents à 4 pyramides de Khéops, est confirmée indirectement par ajoutés au projet soumis en janvier 2011 par LTF de proposer un plan de rechange de smarin en chemin de fer vers les carrières de montagne à Chivasso (Turin). Pour ce déchargement, sur les informations fournies par la Région, on a donné une capacité de 4 millions de mètres cubes, tandis que rien, resterait disponible dans la ville voisine de Torrazza. Comme le document LTF indique explicitement, il reste même la possibilité de la carrière du Cenis, qui avait été estimée 6 millions de mètres cubes et dont l'utilisation est fournie pour la construction d'un téléphérique de 70 millions de dollars, avec environ 25 pylônes 42 m de hauteur, qui traverserait 9 km les pentes au-dessus de l'ancienne abbaye de Nova lèse, on doit déduire que les concepteurs ont pensé que le projet soit de l'utiliser pour toute ou la plupart de leur capacité, car une œuvre pareille n'est pas faite pour un travail réduit.

123. En réalité, le plan d'évacuation par train devient seulement un impact qu'on ajoute à la disposition précédente du Cenis et il implique le trafic, nocturne de 14 paires de trains chaque jour, des territoires et des populations qui n'étaient pas touchées avant. On peut se demander pourquoi on veut envoyer à Montagnard le sarin de Susa et d'où ce que sera voué à Cenis viendra, où les français feront certainement une impitoyable supervision.

124. Les 4,5 millions de cubes mètres réutilisés, qui représentent une montagne égale à deux fois la pyramide de Khéops, seront écrasés et tamisés en ciment, avec tout ce qui en résulte et dont on a déjà une expérience, comme la poussière et la pollution sonore.

Le problème est aggravé par le fait qu'on le fait dans des zones habitées de la Vallée, ou celles encore plus densément habitées de la zone métropolitaine.

POUR LES PROBLEMES SOCIO-ECONOMIQUES

Pour l'absence d'une confrontation vraie et loyale avec la population

125. Les promoteurs et les techniciens de LTF ont parlé avec d'interviews complaisantes, mais ont toujours essayé d'éviter la confrontation avec le public, ce qui donne la véritable mesure de la force de leurs arguments. Les opposants à la nouvelle ligne, toutefois, ont toujours essayé, et c'est l'une des clés pour comprendre pourquoi les arguments ont été tellement partagés. La propagande du Lyon-Turin reposait sur des slogans artificiels, abandonnés par le haut, qui se sont creusés avec la réalité des faits. Les promoteurs ont tenté de convaincre les habitants avec des périodiques, des conférences de toutes sortes, des vidéos, des lettres à tous les résidents ou pour certaines catégories, les messages des plus hautes autorités de l'État, le pouvoir de la négociation au peuple de la propagande professionnel, des stands fixes et mobiles et surtout le martèlement quotidien de la vaste campagne des médias et de la télévision régionale. Mais, en absence de confrontation directe a poussé leur arrogance, pas d'information.

126. Mais n'est pas avec les allégations fausses ou trompeuses qui on construit un consensus local où la population est consciente des problèmes. Il convient de mentionner aujourd'hui quelques phrases annoncés et mises en place dans l'atrium de Porta Nuova à Turin entre le début de 2006 et de 2007 (paragraphe 41) et qui aujourd'hui sont largement rejetée par leurs propres documents : "sur le risque de la découverte de roches amentifères, les nombreux retraits ont mis en évidence la présence de certains (sic) veines d'une épaisseur de quelques pouces ou de quelques millimètres: il y a peu de risque de trouver utiles "épaisses veines... « Les études du Polytechnique de Turin sur le problème de la radioactivité dans Suse sont les valeurs moyennes de l'écorce terrestre : on n'a pas trouvé toute anomalie ".

127. Une démonstration supplémentaire de la campagne de désinformation est celle emblématique de la dite Convention de Pra Catinat, pas un accord avec les administrations de la Vallée, comme on dit en Italie et en Europe, car aucune administration municipale ne l'a pas ratifié.

128. Le débat avec le gouvernement et la population a toujours été défini sans s'interroger sur la décision de construire le travail. Il n'a jamais été possible d'effectuer un débat jusqu'à ce qu'on exécutait tous les arguments avec l'égalité des chances pour écrire des conclusions. Tout au plus, les représentants du territoire concerné ont eu une réponse, mais sans possibilité de critiquer sous prétexte qu'il était nécessaire d'aller avant avec les arguments du programme. Essentiellement, les promoteurs de ce projet n'ont jamais accepté à s'engager dans une vraie comparaison technique publique et ils se sont limités à énoncer leur thèse.

Cela a permis d'éviter convenant à toutes les questions de buisson, à commencer par le besoin réel de construire la ligne sur la base de l'effondrement des trafics et les échecs de tous les essais.

Plus d'une centaine de réunions à l'intérieur de l'Observatoire ont été pénalisées en étant une table fermée, tenu par le directeur-commissaire du gouvernement pour la construction de la ligne, qui était également le Président, et par l'énorme décalage de la représentation.

129. L'Observatoire a été le seul centre dans les mains du président-commissaire, qui a conditionné à sa seule discrétion, les audiences et les textes des publications. L'espace réservé dans 7 « carnets » à deux techniciens de la Vallée de Suse, qui a représenté la voix unique de l'opposition, a été d'environ 1 % de la teneur totale. Et, en cinq ans, le président n'a jamais affronté un débat public dans lequel la population pouvait parler librement.

130. Les « Carnets de l'Observatoire » ont admis quelque chose qui était impossible à cacher, mais plus tard les modèles utilisés, les audiences et les rapports ont manipulé l'impensable pour valider la thèse fondamentale du tunnel. Dans certains cas ils ont donné le droit à ceux qui ont défendu la suffisance de la ligne courante et la validité de certaines méthodes, mais en réalité on a fait le possible et l'impossible pour nous donner du tort. Plutôt que le contenu de la discussion, resté inutilisé, ce qui a été utilisé et exploité à tous les niveaux est l'existence même de cette initiative.

131. On n'a pas dit beaucoup du vaste mouvement des Administrateurs locaux qui a demandé la fin de l'Observatoire et qui, à partir de 2009, a groupé la majorité des administrateurs de la basse vallée. À ce jour, seulement deux participent aux réunions des communes de la Vallée réellement impliqués, tandis que 23 ont fait un front commun contre.

132. L'Observatoire s'est déroulé comme un théâtre où on représentait une communion des projets qui n'a jamais existé, parce que ce projet a toujours été dans les mains de ceux qui l'avaient pensé.

Par exemple, la dernière brochure du janvier 2010 était intitulée « alternatives de couloir à explorer et à évaluer ». Ce titre semble indiquer qu'il était encore en phase de couloirs dans laquelle on devait encore trouver le chemin d'accès, mais ensuite a été contredit dans les mois suivants, quand on a annoncé et ensuite présenté l'avant-projet complet, accompagné d'étude de Via, qui aurait exigé des temps beaucoup plus longs.

Cela signifie que toutes les décisions ont été prises tout en faisant semblant de les mettre en question. Avec l'Observatoire, la population et les Administrations concernées se sont trouvées en face d'une Cour qui semblait concevoir sans avoir le titre selon le décret instituant et qui donnait la permission sans avoir donné l'espace aux questions fondamentales.

ILLUSIONS SUR L'EMPLOI, LE PLAN STRATEGIQUE ET LES AUTRES

133. Le Turin-Lyon n'apportera d'emplois et elle sera un succès que le budget total ne soit négatif : grands projets de l'entreprise sont implantés comme un pays indépendant en tout et pour toutes les livraisons dépendantes de gros contrats. On reste très peu de sièges et quelque travail marginal. La construction de la St. Gotthard de Bodio de 700 personnes seulement 20 étaient dans le Canton du Tessin et sur le témoignage des maires concernés, les retombées sur le territoire sont inexistantes. Au Mugello, la rechte emploi principal était un groupe de femmes qui s'associaient pour le nettoyage des chambres et la cuisine. Dans les adjudications publiques il n'est pas possible de mettre des conditions d'engagement de la main-d'œuvre locale, parce qu'ils sont au niveau européen et les entreprises ne licencient leurs ouvriers qui ont d'expérience et de la fiabilité, pour d'autres, qui sont à former et à suivre.

Il semble donc totalement infondée le rapport des coûts et avantages de RFI, qui pour une raison de budget, calcule les dépenses estimées sur le personnel du site recruté localement conformément à sa propre évaluation « d'entendu-dire ».

134. Le nombre d'employés pour des travaux de génie civil, reste cependant très modeste par rapport à la taille de l'investissement (point 9 et 10), c'est à dire les 17 milliards en total à qui on va enlever 2,8 milliards de dollars pour les œuvres technologiques. Face à ces 14 milliards pour des projets de travaux de génie civil, LTF Italie et RFI donnent un nombre moyen de personnes occupant un emploi respectivement de 1020 et 1320 personnes. En ajoutant de l'armature pour les fournitures de fer et du béton, dont la faible production de main-d'œuvre fait usage, on ne dépasse pas les 2500 personnes sur une durée globale moyenne calculée à partir des concepteurs en 7 ans. Comme cette période correspond à une vie de travail d'un travailleur, cette dépense de 14 milliards de dollars serait l'équivalent de 500 places indéfiniment. Si on pense que cette réalité industrielle avec utilisation égale va disparaître par manque d'initiatives de soutien, on peut évaluer un impact négatif sur le Lyon Turin également dans ce domaine.

135. Le « gâteau » de la grande œuvre se stratifie aux plusieurs niveaux et qui prend le dernier peut simplement survivre. Au-dessus de tout, il y a la société contractante, qui est créée en vertu de l'accord des deux gouvernements : cela donne à l'œuvre un entrepreneur général qui théoriquement garantit le respect des prix et des heures, et qui à son tour confie l'externalisation de l'œuvre entière à un General Contractor qui assure l'exécution des travaux et des prix. À ce stade, il est fragmentée en lots et pour chaque consortiums on forme des bâtiments de sociétés, dont chacune est spécialisée

dans le type particulier de travail requis dans cette section: c'est-à-dire des tunnels et des viaducs, des excavations souterraines ou en plein air.

Ici, au quatrième niveau il y a, pour la première fois, une personne qui travaille efficacement à la construction, mais dans le même temps à des niveaux plus tôt si elle est passée de 10 à 15 % des frais à chaque étape, sans même toucher une pierre. Le quatrième niveau les touche, mais avec les travailleurs qualifiés capables de fonctionner avec des machines qui exigent de grande expérience et puis le personnel engagé antérieurement, qui se déplace avec les chantiers et les machines. Puis il y a le travail du cinquième niveau : une pour laquelle on n'a pas besoin d'être des spécialistes, comme c'est le cas du transport de roches excavées ou du matériel exigé dans le chantier.

Les sociétés de consortium savent que le nombre de petites entreprises qui veulent travailler est grand et elles rappellent où ils peuvent obtenir moins, par des sous-traitants où qui offre le prix le plus bas gagné. Au-delà d'un certain point l'offre la plus petite est obtenue en faisant juste quelque chose plus que ce que la Loi permet, c'est à dire une écrasante, on va plus vite faire des voyages davantage et à l'aide des chauffeurs de camion plus âgés et de l'insécurité. Ou on fait moins de ce qui réclament des lois, c'est à dire, en digérant illégalement. Ce serait un niveau approprié d'entreprises locales, mais ont coupé des prix pratiqués par celui qui rend ce qui suit inacceptable, en confiant que ceux qui viennent de loin gère ordinairement pour échapper à des amendes ou à disparaître sans avoir à s'inquiéter. En effet, la chose n'est pas simple parce qu'il y aurait peut-être encore un niveau inférieur à la cinquième qui sépare ceux qui prennent des emplois nominal ou des services de transport, et qui les rend physiquement. Le cinquième est peut être une entreprise qui ne garantit que les bureaux de la décision correcte, pour les niveaux plus élevés, le sixième n'est plus capable de ne garantir rien. Et on peut imaginer la filière qu'un maire sérieux doit faire pour un impact sur l'environnement et se tourne vers le sixième niveau ...

136. Mais, même si elle a pris un certain nombre d'occupés, on doit calculer les postes qui seraient perdus à l'incompatibilité avec d'autres activités, principalement pour l'agriculture, qui perd au moins 4 millions de mètres carrés de sols fertiles, ou pour la soustraction directe pour le fractionnement et d'obstacles qui les rendent inutilisables. Mais les dégâts influent sur les autres activités parce qu'aucune industrie et aucune qualité laboratoire serait de s'installer dans une région perpétuellement encombrée de chantiers et polluée par la poussière.

137. L'incertitude absolue du plan de financement détermine ainsi l'incertitude lourde de continuité de l'emploi, qui est déjà prévue pour une période limitée. Les grands travaux qui sont terribles incertitudes techniques et économiques sont sujets aux décrocheurs, à la dissolution des consortiums, au blocage des œuvres pour les crédits non gouvernementaux et bien plus encore. Dans ce cadre, on pourrait offrir des postes sans garantie.

138. Les compensations ne sont pas gérées par quiconque demande, mais par ceux qui ont construit l'œuvre et ont généralement une grande partie du consortium des industries qui construit, parce qu'avant il gagne travail sans se soucier des dommages, puis il réalise les œuvres alléguées de compensation.

Par conséquent, dans un système de compensation, les entreprises n'ont aucun intérêt à s'occuper de la façon avec ils travaillent.

Soit pour l'État ou la Région offrir l'indemnisation signifie plutôt dire que faire ces petits ouvrages est moins cher que les dommages actuels et futurs. Puis une municipalité qui doit évaluer ces offertes, doit supposer que la solution la plus commode pour lui, de court ou de long terme, est toujours celle de ne pas accepter les impacts négatifs.

Également, pas tous les compensations sont réelles : il y a celles illusoires, c'est-à-dire les œuvres pour lesquelles il est dit que « on fait pour vous », mais qui servent au projet, comme la digue de protection de l'infrastructure et celles des « grandes promesses » qui sont d'approuvées dans le projet, mais qui sont tellement grosses qu'on n'a jamais l'argent et elles sont ensuite supprimées.

Un autre problème est que les travaux compensatoires sont généralement consacrés dans les documents signés par la Région et non pas par les personnes concernées. Par conséquent, comme vu à l'autoroute du Fréjus en cas de défaut, les municipalités n'ont pas le titre d'exiger car elles ne sont l'une des Parties contrastantes.

De cette façon, on fait croire aux municipalités d'être en mesure de donner tout, mais, après avoir acceptés, elles auront à prendre ce qui est donné, parce qu'ils ont perdu tout pouvoir de négociation.

139. Sur la rémunération il vaut mieux entendre l'expérience des maires du Mugello dans l'enquête du printemps 2010 : "de la conception à la production, les couts peuvent augmenter de 400 % et, si cet argent n'est pas couvert par l'État, il arrive que, des 53 millions d'euros pour réparer toute urgence pour dommages à l'environnement, 15 millions de l'indemnité doivent encore arriver depuis 15 ans...mais on nous disait que nous aurions eu des compensations et que nous n'avions rien à nous plaindre".

« Pas d'argent pour réhabiliter les dommages environnementaux et on existe encore de nombreuses œuvres promesses : et les maires, qui avaient mis son visage avec les citoyens, ne peuvent prétendre même qu'ont décroché le gymnase ou l'asile qui avait été promis. »

140. Le 'Plan stratégique', sorti en 2009, avec l'ambition d'être une offre stratosphérique de la Vallée de Susse, est un document sans aucun engagement : un jeu de l'illusionnisme administratif recueillent des adhésions à dépenser sur les autres tables. Il a été rédigé par la province, qui a la tâche de trancher les adresses ni de définir des ressources, qui sont l'une des prérogatives de la région et qui appelle les maires à signer un document sans engagements avant de connaître l'ampleur et la qualité des dommages.

141. Le plan stratégique alloue des fonds et ne fournit pas toutes les ressources de la construction du Lyon-Turin. En effet il se limite à suggérer la gestion des ressources résultantes des différents plans de développement et de ce que la Région et les municipalités peuvent avoir avec des demandes ordinaires.

Étant donné que le 60 % des projets du plan comprennent Turin, il serait, lorsque le gouvernement donne une contribution à la ligne du métro, de dire qu'il finance le plan stratégique et il alimente des espoirs de Turin-Lyon ! D'autre part, il est significatif que pour la Vallée de Suse des interventions stratégiques vraiment solides comme pourraient être la conversion industrielle de l'usine d'aciérie manquent. Le script est de prétendre à promettre toutes les ressources illimitées ; mais déjà au début de 2011 des très illustres exposants du gouvernement ont gelé ces mêmes promesses, disant que la côte de Turin-Lyon coûte trop et que par conséquent les municipalités concernées devront s'habituer à considérer la VAT comme compensation pour lui-même et rien de plus.

142. Le projet de la loi régionale sur « la procédure pour les grands chantiers » s'est révélée « une procédure pour grands fauteuils » : elle n'alloue un euro sur le territoire, ni dit que si et où les fonds peuvent arriver, mais seulement les alloue des fonds pour le groupe de pilotage de 4 personnes, ceux qui auront le pouvoir d'attribuer les mêmes choses au dehors de la zone du projet. Dans la pratique, ceux qui supportent l'ouvrage n'auront plus la certitude que quelque chose arrive et, si on devait obtenir un financement, il ne pourra pas encore être pris au niveau de décision, parce qu'il n'est déterminé que par l'autorité de gestion, avec un représentant qui construit, mais pas de ceux qui souffrent !

143. Les engagements de l'Observatoire et LTF semblent être déjà promesses en l'air. Par exemple, le plan de la sécurité et coordination du tunnel de Chaumont rappelle que « selon la référence standard, les chantiers de travaux souterrains doivent être fournis avec logement pour les travailleurs, » parce que, étant des changements nocturnes, on aura besoin d'avoir des équipes à déployer immédiatement en cas d'urgence. Pourtant, on continue à promettre que les travailleurs seront installés localement ; Comment on souligne qu'abandonnera la carrière du Cenis lorsque le même document qui analyse la solution du train réaffirme qu'il faudra l'utiliser.

POUR L'OPPOSITION DES POPULATION ET DES AUTORITES LOCALES

144. La population et plus de 20 collectivités locales qui continuent à résister pendant plus de 20 ans, parce qu'il y a une opposition qui a fait un grand travail conscient qui a fait expérience et qui est familier avec les véritables enjeux de fret ferroviaire. Et qui a renforcé leurs croyances avec une connaissance généralisée des projets qui sont présentés. Citoyens et maires ont commencé à montrer du 2 mars 1996. Au cours des dernières 10 ans il y a eu au moins 10 événements majeurs, avec la participation moyenne de 30.000 participants et une collection de signatures a valu 32.000 membres dans un peu plus d'un mois. Pour 2010, vous pouvez faire la comparaison entre les 30.000 personnes qui ont défilé en janvier à 3 degrés au-dessous de zéro et les 320 votes adoptées par le demandeur correspondant à Tav, malgré une propagande électorale incroyable de la part de la grande presse.

Pourtant, en dépit de nombreuses manifestations pacifiques grandes, chaque fois des administrateurs régionaux et des sommets politiques ont rapidement réitéré leur fermeture complète à un débat public sur la nécessité de la ligne. Il est scandaleux que ne pas accorder aucun poids à ces et d'autres manifestations de la civilisation administrative que devrait avoir une nation : comment prendre la convocation des 31 conseils in Place Castello à Turin, où, avec les présidents bien triés sur la chaussée, il y avait une succession spectaculaire des conseils municipaux de formaliser une énième résolution d'opposition. Nous pouvons seulement donner valeur à une opposition démocratique qui a impeccablement géré la présence de dizaines de milliers de manifestants dans de nombreux événements majeurs.

145. L'opposition à TAV a dû envisager un acharnement l'administration et médiatique sans pareil. On a fait d'innombrables pressions sur les administrateurs, convoqués à Rome et Turin et menacés de licenciement s'ils participent officiellement dans les manifestations contre le Lyon Turin à l'extérieur de leur territoire. D'innombrables pressions aussi les partis, les menaces d'expulsion du parti des Administrateurs qui n'ont pas donné leur consentement à l'opéra. Mais aussi les opérations dans le style comme la fusion de la Communauté Montana Bassa Vallée de Suse dans une plus système plus large pour diluer le poids des administrations impliquées dans la nouvelle ligne.

Comme s'in n'était pas assez, pour 20 ans il ya eu une désinformation de la part de tous les grands médias. Pas un seul des 150 motifs mentionnés ici a déjà eu l'honneur de la chronique, au jour le jour et, dans la province de Turin et dans une moindre mesure, on devait lire un rapport qui a été grossie l'importance, la réussite et l'imminence de la Lyon Turin. À l'inverse, les opposants ont été méthodiquement dénigrés, déridés et violemment culpabilisés avec des opérations d'information partialisée honteuse. La Stampa, dans son édition de Turin et sa province au cours des dernières années, a consacré au Lyon Turin 200 articles par an en moyenne, un peu moins en 2009 et un peu plus en 2005. Tout comme ils l'ont fait, les autres journaux grands en proportion de leur présence à Turin et de Piémont et de l'actualité régionale du programme de la RAI.

D'autres parties ont testés toutes les autres façons, de la série de 12 attaques de 1997-98, de laquelle (peut-être) on a tué un garçon et une fille morts en prison, les autres 11 encore ouverte, surtout après la découverte de déranger tout près jusqu'à ce que les incendies qui ont détruit totalement les deux maisons-présidium de Borgone et Bruzolo en 2010. Puis le chantage sur l'investissement en raison de la menace d'une action militaire et une centaine d'autres choses. Peut-être était-ce la colère contre cette manipulation injuste qui a fait venir de leurs foyers des dizaines de milliers de personnes, convaincre que parce qu'ils ont refusé l'entrée, on ne reste que cette prise de conscience par sa présence physique, pour affronter l'arrogance du pouvoir avec la désobéissance civile.

146. Comme un exemple des forces de sécurité et de militarisations, parfois prolongées, imposées sur le territoire, il y a celui du carottage du 2010 (on prévoyait 91 et on a fait 23). Ils étaient des opérations qui ont duré un ou deux jours dans une zone de 150 mètres carrés. Pour chaque carottage on a utilisé 1.000 hommes au jour, remplacé en 4 manches. On peut se demander combien de temps on peut garder cette mobilisation, en cas d'ouverture des chantiers, face à une population qui est prête à sacrifier pour défendre ses terres et leur qualité de vie d'un abus de pouvoir.

147. Les NOTAV, critiquant le projet, n'ont jamais fait une bataille de ton et ont toujours exprimé ce concept avec le slogan: « ni ici ni ailleurs ». Avoir eu la force pour maintenir les plus vastes et profondes des motifs rendait impossible les conditionner avec des projets et des proclamés et des promesses. La force du mouvement est dans la conscience de se battre pour une cause commune : aussi pour les gens d'autres endroits, le manque d'information, n'a pas eu l'occasion d'approfondir les problèmes. Les politiciens ont accusé les NOTAV de s'opposer à l'intérêt national : la vérité, c'est le contraire. Les NOTAV défendent l'intérêt national des tromperies et déchets qui se cachent sous le couvert de grandes œuvres.

148. Au-delà de l'opposition des habitants il y a aussi un moins visibles, mais radical heurt , entre les chemins de fer (favorable à la route directe à Milan, à gauche du fleuve Dora) et la Région et la municipalité de Turin, qui ont obtenu que cette ligne fait une grosse courbe à passer par l'intérport de Orbassano (Turin). Malgré les apparences, sur un travail de ce poids il n'y a aucun accord même parmi les promoteurs, comme on l'a démontré avec au moins huit tracés majeur qui se sont passé jusqu'à présent, et rien n'indique que ce choc est terminé avec la présentation de l'avant-projet.

POUR LES PROBLEMES FINANCIERS DU PROJET SONT INSOLUBLES

149. Le vrai problème est que le Lyon Turin, dès 2009, lorsque on aurait du mettre à jour le traité de Turin en 2001, qui ne porte que sur les études, pour passer à un nouveau traité registrant les engagements pour la construction, Italie et la France ont cessé de se comprendre.

L'Italie, en mai 2004, pour gagner les hésitations françaises, s'était engagée à payer 63 % des couts de la partie commune Mme si elle avait seulement un tiers. Maintenant elle souhaite revenir à la division de 50 % et en outre, avec le dernier projet de la LTF, on a augmenté de 40 % la longueur de la partie en Italie, avec l'intention de forcer la France pour partager les coûts. Le résultat fut la paralysie totale des négociations. Dans le programme signé avec l'Union européenne, le traité devait expirer en juillet 2009, mais au moins dans deux ans les deux états étaient incapables de trouver un accord !

150. Il ne vaut beaucoup mieux en ce qui concerne la contribution de l'Union européenne de 671.8 millions de dollars, accordée en février 2008. De la documentation fournie par la Commission européenne pour le Mouvement contre la Lyon Turin, il semble que, de 2007 à 2010, on a déjà perdu 55 % des crédits annuels. La contribution de cette somme est à payer en face de l'équilibre établi par l'accord de financement annuel et dont, pour la partie des études, l'UE soutient la moitié et les deux États se divisent l'autre en parties égales. Mais dans les bilans finales des 2007, 2008, 2009, 2010 l'Union Européenne, qui aurait pu donner un total de 148 millions, a déboursé seulement 65, soit 44 %. Les autres 82 millions ont été annulés parce qu'aucune accusation n'ont été faites, ou parce que les deux États n'ont pas avoir ou souhaitez Finances. Jusqu'à présent, le gouvernement italien, à la place de 74 millions de dollars qui ont été dans l'entreprise, a 32 données, dont 12 in extremis, d'autres interventions, pour le premier tunnel de Chaumont. Si c'est le début, comme on peut penser de trouver 17 ou 34 milliards d'euros, toujours nécessaires et au détriment de laquelle il y a la réduction sur des supports de la santé, l'éducation et l'emploi ?

De 1994 à 2010 UE France et l'Italie ont dépensé 780 millions, dont 225 millions soit l'Italie que la France et 330 fourni par UE. Ces chiffres importants ne sont pas importantes pour justifier la poursuite d'un projet qui a perdu sa raison d'être et que, dès lors, coût vraiment.

Recommandation finale

Ces notes n'épuisent pas les motifs de l'opposition au projet Lyon-Turin : mis à part l'énorme documentation disponible sur les sites, contenant des articles et études scientifiques qui démontrent la futilité, un chapitre est l'un des commentaires sur le projet préparé pendant trois procédures sur le 2010 et 2011, par la Communauté de Montagne concernée et, séparément, d'associations au niveau national (paragraphe 70). C'est un complexe d'environ 500 pages préparé par les techniciens de chaque secteur qui démantèle les projets présentés par le Lyon Turin Ferroviaire, RFI et qui démontre des erreurs et des omissions graves. Étant étroitement lié au projet, le contenu s'ajoute à ces « 150 raisons » et on recommande sa lecture.

L'ouvrage « doit » être faite parce que l'homme politique représenté en Parlement pense qu'elle serve la faire pour eux et ne peut pas permettre d'en discuter.

* En fait sont en concurrence pour demander le crédit.

Voir aussi « La Corruption à grande vitesse » -1999 koinè

Ferdinando Imposimato (juge émérite), g. Pisauro, s. Provvisionato