



Défendre et Servir LA MOTTE

BULLETIN N° 8, JUIN 2010

www.deslamotte.com

Faisons de la Motte, une ville gagnante

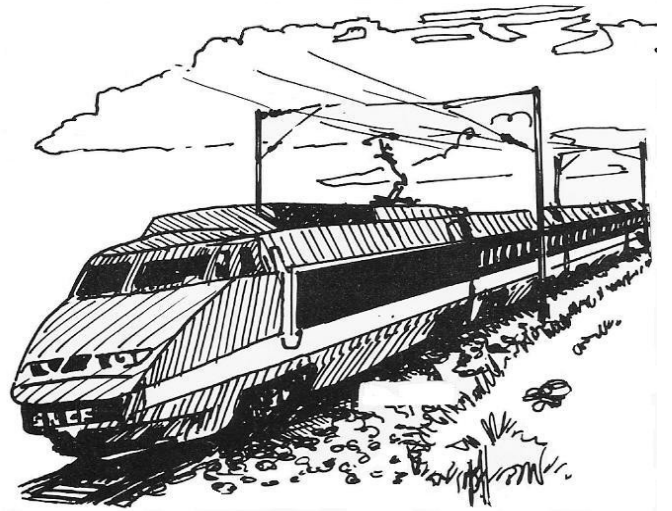
TGV à la Motte Servolex : l'opposition déraille

Alors que les caisses de l'état sont vides et que notre commune a d'autres priorités, **l'opposition n'a pas trouvé mieux à faire que de défendre le « nouveau » tracé TGV traversant la Motte.** Que se passe-t-il donc pour que l'association « la Motte autrement » et les conseillers municipaux qui la composent, fassent la propagande de ce projet ? Faut-il comprendre que l'opposition massive des Motterains (3900 pétitionnaires en 2002) au passage d'un TGV sur le territoire de notre commune ne fut pas assez claire ? Est-ce la récente nomination de Mme Laclais, comme Vice présidente au transport de la région Rhône Alpes qui a changé la donne ? Qu'importe, ce projet chassé par la porte, semble de nouveau vouloir exister en passant, cette fois ci, par la fenêtre.

Ce nouveau tracé, qui offre une certaine similitude avec le précédent, se concrétise par **un double tunnel de 15kms traversant la chaîne de l'Épine et sortant directement dans la zone naturelle et agricole du « Pré Lombard ».** Rassurante, l'opposition nous explique que cette branche motteraine du TGV n'apportera que très peu de nuisances. Comme par exemple : le

risque de tarir nos sources d'eau potable à force de transformer l'Épine en gruyère ou l'afflux de fret dangereux transitant par ce nouveau tunnel ou encore le plaisir qu'auront les Motterains de pouvoir profiter, lors de leurs ballades, d'une vue panoramique sur le chantier. Notons au passage que MM Berthoud et Perrier seront contents car avec ce tunnel, la réhabilitation des carrières, qu'ils nous ont, tous deux, promise sera sur de « bons rails ». Car, **ou vont donc être déversés les millions de mètres cubes de roches extraites du tunnel ?** Les Motterains, pris dans le va et vient des camions de chantier traversant notre ville, auront tout le temps de se poser la question. Donc peu de nuisances à attendre, en effet ?

Ce tracé motterain, dit partie *Chambéry Nord*, correspond au tronçon « voyageurs » du projet de ligne TVG Lyon-Turin traversant la combe de Savoie. Celui-ci possède également un tronçon fret, appelé cette fois *Chambéry sud*, qui doit être réalisé par un tunnel sous le massif de Chartreuse avec une sortie prévue au niveau des Marches et Chappareillan, permettant ainsi



d'éviter la traversée de notre agglomération et du centre-ville de Chambéry. La ligne fret a toujours été, d'après les hommes politiques locaux, la priorité de ce projet.

Mais récemment, **sous prétexte des possibles Jeux Olympiques d'Anecy en 2018, certains d'entre eux insistent pour accélérer le tronçon voyageurs** donc le tunnel sous l'Épine. Arguant au passage qu'avec un bitube, le fret pourrait également circuler.

Ainsi, en bon petit soldat, l'opposition municipale se fait la porte parole de cette « belle » idée en prenant comme argumentaire le gain de temps des trajets Lyon-Chambéry, la baisse du trafic fret sur l'autoroute A43 et la fin du projet de contournement autoroutier.

En ce qui concerne le fret, les marchandises qui passeraient par la Motte arriveraient toujours en gare de Chambéry. Sans aménagements importants, des problèmes de sécurité et de capacité ne tarderaient pas à se poser renforçant, au contraire de ce qu'affirme l'opposition, la nécessité d'un contournement autoroutier pour permettre aux marchandises, ne pouvant passer par Chambéry, de rejoindre la plateforme Modalor d'Aiton afin d'être chargées sur les rails direction l'Italie. D'ailleurs, le passage en gros gabarit (GB1) du tunnel du Mont Cenis, prévu fin 2010, augmentera la capacité de la ligne historique à 20 millions de tonnes soit plus que le trafic cumulé actuel des tunnels du Mont Blanc et du Fréjus.

Qu'importe, nos amis de la « Motte autrement » nous expliquent que tant que le nouveau tunnel international n'est pas construit, le tunnel sous Chartreuse n'a pas lieu d'être et que la priorité doit être donnée à celui de l'Épine si nous ne voulons pas perdre les subventions de l'état. Mais l'état, **exsangue financièrement, sera-t-il enclin à payer 2 fois des milliards d'euros pour construire 2 tunnels (l'Épine et Chartreuse) distants d'une vingtaine de kilomètres ?** Le passage en bitube, voté tout récemment, va d'ailleurs largement gonfler la facture prévue au départ. Ainsi, en janvier 2010, le gouvernement a demandé que soit étudié la possibilité de faire passer le fret par Chambéry. Sans Chartreuse et une fois les

milliards envolés dans le tunnel de l'Épine, avec quel argent pourra-t-on sécuriser, améliorer, voire entretenir, la ligne fret principale (Chambéry-Ambérieux) qui longe le lac du Bourget ?

En ce qui concerne le gain de temps, l'opposition nous annonce Chambéry-Lyon en 30 minutes soit 8 minutes de moins que les annonces les plus optimistes de la SNCF (38 minutes). En passant par Chartreuse, le surplus ne serait que de 10 minutes soit 48 minutes. Le temps, c'est bien ! Mais **un responsable politique doit avoir à l'idée la rentabilité d'un investissement si il souhaite que celui-ci soit pérenne.** Cette nouvelle ligne, dont la fréquentation attendue est largement surestimée, viendrait s'ajouter aux 2 lignes existantes aug-

mentant un peu plus les coûts de maintenance. **Ne serait-il pas préférable d'améliorer la ligne historique ?** Ainsi en doublant, entre autres, le tronçon entre Chambéry et Saint André le Gaz la vitesse maximum de 90 kms/h (tronçon unique actuel) pourrait passer à plus de 160 et ce, sans les arrêts intempestifs dus aux croisements. **Ces travaux plus rapides, chiffrés, eux, en millions d'euros seraient à même de faire passer le temps de parcours sous l'heure,** de permettre à l'avant Pays Savoyard de profiter de ces améliorations mais également d'augmenter le cadencement. Il est vrai qu'un TER efficace fait largement moins rêver qu'un TGV mais pour les milliers d'usagers du bassin chambérien utilisant

quotidiennement cette ligne, 20 minutes de gagnées et plus de ponctualité ce serait déjà beaucoup.

Ce que nous regrettons dans cette histoire, c'est l'absence de débat public. Rien n'est expliqué à la population qui n'a ici pas le droit de cité. Or ce dossier, bien plus complexe que nos quelques lignes ne peuvent le laisser supposer, mérite qu'on y réfléchisse car il va impacter fortement notre région. Il doit être étudié à l'aune des données actuelles et non pas à celles d'il y a 20 ans lorsque l'on croyait, à l'époque, que le fret transitant par la Savoie serait multiplié par 2 d'ici à 2010 ce qui s'est avéré, au final, complètement faux.

Le bureau de l'association

Berges de la Leysse : qu'est ce qui se "trame" ?

Quel plaisir, que se soit à pied ou à vélo, pour les néophytes comme pour les passionnés de nature, de pouvoir se balader sur les berges de la Leysse.

Les uns ne verront que de l'eau et de la végétation, tandis que d'autres, plus intéressés, auront bien compris l'intérêt primordial de cette *trame verte* composée de nombreuses espèces tant végétales qu'animales.

Malheureusement cet automne cette harmonie, plus que sensible, fut brisée par **le tronçonnage significatif d'arbres bordant les 120 kms de berges dont Chambéry Métropole à la charge.**

Surpris et légitimement inquiets, plusieurs associations mais également des apiculteurs ont interpellé les services techniques de l'agglomération pour en savoir plus sur les condi-

tions de réalisation de ces abattages.

Tout le monde fut d'accord pour dire que du point de vue de la prévention, il était nécessaire de couper les arbres qui menaçaient de tomber.

Toutefois, un second argument, beaucoup moins consensuel : le choix d'abattre une grande partie des *acacias* considérés comme plantes envahissantes par l'administration, souleva la protestation légitime des apiculteurs locaux ainsi que de nombreux utilisateurs qui appréciaient l'ombrage et la verdure de cette piste, sans parler de la protection visuelle et sonore. En tout 1000 m³ de bois ont été coupés. **A ce rythme là combien de temps pourra-t-elle encore conserver son nom : « d'avenue verte » ?**

Pour mémoire l'*acacia* fut implanté il y a plus de 400

ans et à ce jour il n'a toujours pas fait disparaître la forêt française; tout comme les châtaigniers et les sapins qui eux aussi ont été massivement plantés au début du 20ème siècle pour des raisons économiques. L'évolution des milieux naturels a toujours existé, c'est la preuve qu'ils sont vivants.

Le dernier point développé par Chambéry Métropole, pour essayer de justifier les décisions de ces abattages, consista à dire que des utilisateurs de la piste cyclable ne supportaient pas de voir de l'herbe qui n'était pas fraîchement coupée aux abords de celle-ci. Ainsi, à t'on appris, que le canal et les berges de Leysse sont tondus comme des espaces verts.

A ces grincheux qui ne supportent la nature que quand elle est aseptisée, rappelons leur que le manque de biodiversité de la

flore est une des causes de la surmortalité alarmante des abeilles. Or 40% de notre alimentation est directement liée à l'action de pollinisation de ces insectes. Ceci nous oblige à changer notre vision étroite de l'environnement si nous voulons éviter le pire.

On peut toutefois être raisonnablement confiant sur les décisions à venir sur ce problème d'abattage d'arbres et sur les tontes injustifiées des bordures de cours d'eau. En effet, les remarques, qui ont été faites aux représentants de Chambéry Métropole, ont semblé retenir leur attention et leur écoute.

Rendez vous donc en automne pour savoir si les paroles seront suivies d'actes car entre une sécurité compréhensible et un zèle effréné, il faut raison garder.

Philippe Romanet