



# Défendre et Servir la Motte

BULLETIN N° 8, JANVIER-FEVRIER 2011

[www.deslamotte.com](http://www.deslamotte.com)

## Dans ce bulletin

- **L'édito de l'association / p1**
- **Impôts locaux 2011: l'inflation à bon dos / p1**
- **Agrandissement du cimetière du bourg : nos questions à la municipalité / p2**
- **TGV Lyon-Turin : notre association propose d'ouvrir le débat / p2**

## L'édito de l'association

En ce début d'année 2011, tous les membres de l'association Défendre et Servir la Motte tiennent à souhaiter leurs meilleurs vœux de santé, bonheur et réussite à tous les Motterains. Nos pensées s'adressent plus particulièrement à ceux qui, lors de ces derniers mois, ont souffert de la situation économique morose que traverse notre pays. Nous n'oublions pas non plus les familles qui, en 2010, furent éprouvées par la perte d'un proche et par la maladie.

En cette année 2011 notre association continuera à se mobiliser. Comme ces 3 dernières années, nous essayerons de faire entendre une voix citoyenne sur les affaires communales.

Refusant toujours le dogmatisme et les postures partisans, nous ferons vivre le débat afin que chaque Motterain puisse être pleinement acteur du devenir de notre ville.

**Bonne année à toutes et tous!**

## Impôts locaux 2011 : l'inflation à bon dos

Alors que le budget 2011 voit, honnêtement intellectuelle oblige, une amélioration des ratios financiers de la ville; notre association s'interroge sur la nécessité, qu'avait la municipalité, d'augmenter, une fois de plus, les taux d'imposition. Comme les 2 années précédentes, ceux-ci augmenteront de 1%.

**Pour quel motif ? Quels sont les nouveaux services proposés à la population ou l'important investissement qui justifieraient l'augmentation de la pression fiscale ? Mystère.**

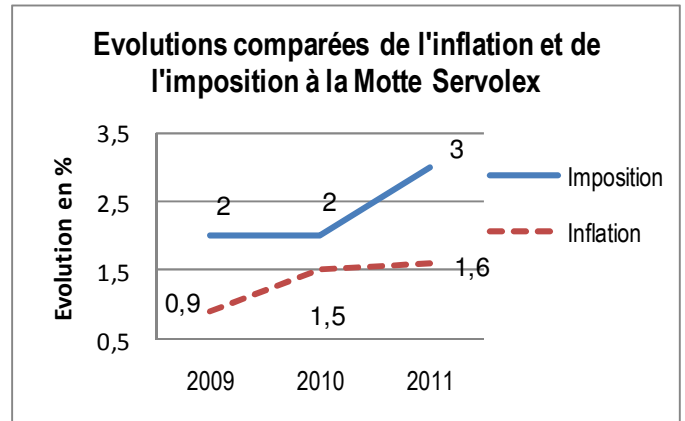
Seule la même réponse laconique se fait entendre :

*« c'est inférieur à l'inflation ».*

Notre association commence à être lassée de ce refrain rituel.

Cette année, avec l'apport des nouveaux arrivants et la hausse de l'imposition, les recettes de la fiscalité directe augmenteront de 7%.

Car l'impôt, au contraire de ce que la municipalité laisse à penser, dépend certes du taux d'imposition mais également des valeurs locatives (+2% en 2011).



*L'imposition correspond à l'effet cumulé des hausses des taux d'imposition et des valeurs locatives cadastrales*

Si bien que les familles motteraines verront leurs impôts augmenter de 3% cette année, soit ... le double de l'inflation attendue.

Et au final, qu'est ce que l'inflation si ce n'est la hausse des prix.

Pour beaucoup de nos concitoyens, cette dernière n'est pas qu'un simple indicateur économique servant au pilotage d'une quelconque politique fiscale. C'est tout simplement le prix de l'essence qui s'envole; la facture EDF qui gonfle, le prix du billet de train qui dérape, sans parler des primes d'assurance et de la facture des courses qui s'alourdissent.

Seuls, les salaires et autres pensions de retraites semblent, hélas, oubliés par ce phénomène d'envolée.

Les seules questions qui vaillent à nos yeux sont donc : Cette augmentation des taux d'imposition était-elle nécessaire ? Était-elle justifiée ?

**Le fait que ville arrive à la fois à se désendetter et à augmenter ses investissements nous indique, clairement, qu'un autre choix était tout à fait possible.**

**Cédric RICHARD**

***C'est moins que l'inflation, mais nous aurions pu également nous en passer!!!***

**« Surprise »** : lors de la séance du 17 décembre 2010, l'unanimité du conseil municipal a décidé la création d'une taxe locale sur l'électricité dont le taux a été fixé à 1%. Justification de tout cela : **Créer la taxe maintenant pour éviter qu'elle nous soit imposée plus tard!!!**

*Chacun appréciera!*

## Agrandissement du cimetière du bourg : nos questions à la municipalité

Après des années d'attente, les travaux d'agrandissement du cimetière du centre ville sont enfin terminés. Ces travaux rendus nécessaires par l'évolution démographique soulèvent pour notre association deux questions :

**Le manque de place n'épargne pas non plus le cimetière du Tremblay.**

1 Si le manque de places disponibles était incontestable pour le cimetière du centre ville, il en est de même pour le 2<sup>nd</sup> cimetière communal du Tremblay. **Les habitants de ce hameau, s'interrogent** : pourront-ils, pour leur dernier voyage, reposer

2 – L'agrandissement du cimetière du centre s'est fait aux dépens d'une exploitation maraichère présente depuis toujours.

Sans contester la nécessité de cette extension, d'autres projets, bien moins impé-

rieux, comportent, hélas, la même problématique.

En effet, rien ne sert de promouvoir la production locale si dans le même temps aucune visibilité n'est donnée sur le foncier, outil de travail indispensable des exploitations agricoles.

Dans son programme, la municipalité promettait de mettre en place une instance de concertation afin de préserver une agriculture « forte et viable ».

A mi-mandat, ou en est on de cet engagement ?

Refusant les mesures extrêmes que représentait la ZAP (Zone Agricole Protégée) de l'ancienne majorité, **nous pensons néanmoins qu'une politique claire, définie dans le temps, de la place de l'agriculture doit s'établir** afin de pouvoir concilier au mieux les intérêts légitimes des propriétaires et les nécessaires besoins des agriculteurs.

Philippe Romanet

## TGV Lyon – Turin : notre association propose d'ouvrir le débat

Alors que ce projet, vieux de 20 ans, refait surface depuis quelques mois, notre association souhaite ouvrir le débat :

**Nos partenaires italiens**, au contraire de ce que l'on peut entendre, n'ont pas beaucoup avancé. Alors que nos 3 descenderies sont en passe d'être terminées (coût environ 900 millions d'euros), les Italiens n'ont toujours pas creusé la leur et l'approbation de leur projet préliminaire attend désespérément d'être finalisé. De nombreux habitants du val de Suse s'opposent à ce projet, inquiets des dangers sanitaires liés à l'extraction à l'air libre **de centaines de milliers de tonnes de roches radioactives et amiantifères découvertes le long du tracé.**

**Le coût** de ce projet (150 kms de tunnels et tranchées couvertes, voies, gares, aménagements antibruit, rachats de propriétés, contournement ferroviaire de Lyon...) peut être chiffré, avec les surcoûts habituels, **aux alentours des 25 milliards d'euros.** Ainsi, le coût du tunnel de base du Mont d'Amblin (53 kms), qui reliera l'Italie et la France, a été estimé, à 9 milliards d'euros.

Alors que l'Europe vient récemment de menacer de réduire ses aides, au profit « d'autres projets plus crédibles et plus efficaces », comment va-t-on payer cette facture ?

Difficile d'être optimiste. La SNCF avoue d'elle-même qu'elle perd de l'argent sur 20% des lignes TGV. Quand à RFF, avec ses 30 milliards de dettes, ses recettes arrivent à peine à couvrir 83% de ses besoins pour entretenir le réseau existant.

**Comment va-t-on pouvoir amortir ce projet alors que chacun a en mémoire le gouffre que fut Eurotunnel ?**

La récente rénovation de la « ligne des Carpates » a permis de relier Genève à Paris en 3h05, de ce fait aucun voyageur du bassin genevois n'empruntera le Lyon-Turin.

Les ouvertures des tunnels suisses du Lötschberg (2011) et du St Gothard (2015) et celle du tunnel autrichien du Brenner (2018) devraient, quant à elles, permettre d'absorber le fret nord sud européen des 25 prochaines années

D'autre part la justification préalable datant du début du

projet (le doublement du trafic transitant par les Alpes françaises) s'est révélée fausse. Ce trafic stagne depuis plus de 10 ans.

**Pour autant des problèmes persistent et doivent être résolus.** Tout d'abord la liaison voyageur Chambéry-Lyon doit être améliorée. **Les besoins se situent surtout au niveau d'un TER efficace.** Au lieu de dépenser des milliards d'euros dans un TGV, pourquoi ne pas améliorer l'existant ? Le doublement des 43 kms de ligne entre Saint André le Gaz et Chambéry permettrait de réduire fortement le temps de trajet, d'assurer la ponctualité, de garder et d'améliorer les dessertes de l'avant pays savoyard tout en minimisant les travaux d'infrastructure et les coûts du matériel roulant (une rame TGV coûte 30 millions d'euros contre 8 millions pour une rame TER). En ce qui concerne le Fret, la CIPRA (Commission Internationale pour la Protection des Alpes) affirme qu'**en modernisant et sécurisant les infrastructures existantes, on peut faire transiter 20 millions de tonnes de marchandises par le rail** au Montcenis, ce qui équivaut

aux trafics cumulés routiers et ferroviaires actuels. Ce projet de rénovation se chiffrerait à 1 milliard d'euros.

**Alors que faire ?** Notre association, au fur et à mesure qu'elle s'est intéressée à ce projet, est devenue dubitative sur l'intérêt qu'il offrait à notre département. C'est pourquoi, **nous organiserons, dans les mois à venir, une réunion publique** afin qu'une réflexion nouvelle, faite avec les données d'aujourd'hui et non pas les perspectives d'il y a 20 ans, puisse se faire jour.

Cédric RICHARD

**Dégradation de la qualité de service des TER**

Selon l'AFP, Bernadette LACLAIS, Maire de Chambéry et Vice-présidente aux transports de la région Rhône Alpes a demandé des comptes à la directrice régionale de la SNCF. **20 lignes TER sur 30 ont eu une ponctualité inférieure à 80% en décembre 2010.** La région a confirmé que les pénalités qu'elle devrait percevoir de la compagnie "dépasseront les 3 millions d'euros pour l'année 2010", soit le double de celles perçues en 2008.