



Défendre et Servir la Motte

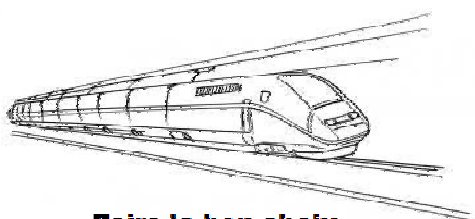
BULLETIN N° 9, JUIN 2011

Notre blog : www.deslamotte.com

Nous contacter : des@deslamotte.com

LGV Lyon-Turin

« Notre association organise un débat devant plus de 400 personnes »



Faire le bon choix

Comme annoncé dans notre bulletin de début d'année, notre association a organisé, le 6 mai 2011, une réunion publique sur le projet de LGV (Ligne Grande Vitesse) Lyon – Turin.

Plus de **400 personnes** étaient réunies à la salle des Pervenches pour débattre, souvent énergiquement mais, nous le pensons, de

façon constructive, sur un projet très impactant pour notre agglomération et pour l'ensemble de notre département et de notre région.

Pour mémoire le projet actuel qui date de plus de 20 ans, prévoit la construction d'un nouveau tunnel transfrontalier appelé aussi tunnel de base. La LGV proprement dite comporte, quant à elle, 2 tronçons traversant la combe de Savoie. **Un tronçon voyageur** arrivant sur notre commune et l'agglomération de Chambéry via un tunnel bitube passant sous le massif de l'Épine. **Un tronçon fret** arrivant près de Montmélian et passant par un tunnel creusé sous le massif de Chartreuse.

Pour notre part, nous contestons le projet actuel et lui préférons un projet alternatif, mis au point par M. Michel Martin, motterain et expert en génie ferroviaire. Ce dernier, beaucoup moins cher, consiste à **réhabiliter la ligne ferroviaire actuelle en la sécurisant et en l'améliorant**. Beaucoup moins impactant, **le projet alternatif mis au point par M. Martin permet de répondre aux besoins de ferroutage tout en protégeant les riverains et l'environnement traversé**.

La réunion du 6 mai 2011 fut l'occasion pour notre association de présenter cette contre proposition à la population et aux élus présents.

Le bureau de l'association

Sur notre
blog

Retrouvez la
vidéo de
la réunion du
6 mai 2011
et la version
détaillée du
projet
alternatif

Lyon-Turin : Pourquoi nous soutenons un projet alternatif

Notre association tient, tout d'abord, à réaffirmer qu'elle ne conteste pas les nécessités que constituent l'amélioration de la liaison fret ferroviaire entre Lyon et Turin et la mise en place d'un ferroutage efficace. De même, nous ne contestons aucunement le besoin d'améliorer la desserte voyageurs de Chambéry.

Seulement, en tant qu'association citoyenne responsable, nous mettons un point d'honneur à **prendre en compte la préservation des deniers publics**. Ainsi, si les choses doivent se faire, celles-ci ne sont pas admissibles à n'importe quel coût. Or le projet

actuel montre tellement d'incohérences que le défendre en l'état serait, à nos yeux, faire montre d'un caractère impécunieux intolérable en ces temps de crise des comptes publics.

Ces incohérences doivent, pour notre part, **conduire à une réflexion nouvelle** qui, loin de mener à un statut quo, permette de **revoir ce projet ferroviaire pour le rendre cohérent avec les besoins réels et l'état de nos moyens financiers**. Le retard pris ces dernières années est en définitive une chance si nous avons l'intelligence de prendre en considération les évolu-

tions intervenues depuis le début du projet.

1 Un projet hors de prix qui ne servira pas les Savoyards

Depuis notre réunion à la Motte Servolex, l'ensemble des intervenants admettent que **le coût du projet LGV peut être estimé à 25 milliards d'euros**. Ce montant, qui ne comprend pas les dépassements attendus pour ce genre de chantier, donnerait le tournis à n'importe quel citoyen responsable. **Comment financer ce projet?**

Les entreprises ferroviaires publiques (SNCF et RFF) sont profondément endettées. Les recettes de cette dernière ne permettent même plus d'entretenir l'ensemble du réseau. Le rapport Mariton du 18 mai 2011 relatif au Schéma National des Infrastructures de Transport est en ce domaine très alarmant. Mettant en relief **une habitude malade de surestimation des prévisions de trafic et recettes pour les LGV en projet**, il lance un cri d'alarme sur un système ferroviaire qui ne fait qu'accroître son déficit. Ainsi, il prédit, à terme, **une dégradation du service au niveau des lignes régionales** alors que les véritables besoins se situent à ce niveau et non pas dans une liaison transalpine qui ne servira qu'un nombre limité de voyageurs.

2 Le fret transféré vers le centre de Chambéry

Début 2010, l'état, sous couvert d'un changement de la réglementation (passage des tunnels ferroviaires de simple à double tube) a demandé que **soit étudié le passage du fret ferroviaire sous le massif de l'Epine**. Cette décision conduirait notre ville et le

centre de Chambéry à recevoir le trafic fret alors qu'au départ, le projet de LGV Lyon-Turin avait pour objectif de supprimer cette situation. **Certains politiques soutiennent cette proposition alors que l'état n'apporte aucune garantie** sur la réalisation à terme d'une voie fret spécifique. Notre association s'inquiète légitimement de cette situation. Le niveau alarmant des déficits publics et les atermoiements de nos partenaires italiens nous font craindre que **le passage sous « Chartreuse » soit tout simplement abandonné faute de moyens**. Ainsi, le risque est grand de voir le fret circuler définitivement par notre commune et le centre de Chambéry.

3 Un projet LGV fret en surcapacité

Pour sa partie fret, le projet actuel calibre la ligne nouvelle pour un trafic de 40 millions de tonnes/an. Ce calibrage, qui pouvait sembler pertinent au vu des prévisions de l'époque (doublement du trafic marchandise en 20 ans), est devenu incohérent au vu de la situation actuelle. Pour mémoire, le trafic marchandises (fret et routier) transi-

tant par notre département n'a pas évolué depuis 20 ans (20 millions de tonnes/an).

De notre côté, nous avons démontré que **l'amélioration de la ligne actuelle permet de répondre efficacement aux besoins réels de ferroutage** sur la Savoie. Pourtant certains continuent à justifier la nécessité du projet LGV alors que le temps a donné tort à l'ensemble des postulats qui ont servis à le calibrer.

4 Des partenaires italiens qui avancent à reculons

L'état français a dépensé 900 millions d'euros pour réaliser 3 descenderies en Maurienne afin de préparer les travaux du tunnel de base. Dans le même temps, les Italiens qui devaient n'en construire qu'une seule, n'ont réalisé aucun des travaux. Pis, alors que de ce côté de la frontière on nous assure que la partie italienne avance, il n'en est rien. Au contraire, un article paru dans le journal « La vie nouvelle » en date du 19 mai nous éclaire un peu plus sur la situation italienne. D'après cet article et malgré un titre qui semble dire le contraire (« L'Italie s'enga-

ge »), l'on apprend que les Italiens s'orientent vers une réhabilitation de leur ligne actuelle. Ces derniers souhaitent également renégocier, à nos dépens, leur participation financière dans le projet du tunnel de base. Enfin, cerise sur le gâteau, l'article annonce, **qu'il n'est pas question de réaliser de ligne TGV en vallée de Suze pour les 20 prochaines années**. Suite à cette période, une étude serait menée pour voir si la construction de cette ligne reste justifiée.

Les quelques éléments évoqués dans cet article, ne sont, hélas, pas les seuls qui nous fassent douter du bien fondé du projet actuel. Bien d'autres viennent encore s'ajouter. Ce que nous avons voulu, en organisant la réunion du 6 mai 2011, c'est tout simplement ouvrir le débat. Devant un projet qui n'avance pas depuis plus de 20 ans et un environnement qui a fortement évolué, il nous semble raisonnable et légitime, pour le moins, de se poser quelques questions avant de foncer tête baissée.

Cédric RICHARD

Suite à notre réunion, Louis Besson nous interpelle par courrier

Suite à la réunion du 6 mai 2011, Louis Besson nous interpelle. Le Président de Chambéry Métropole s'étonne de certains propos qui lui ont été imputés et nous demande des explications. N'ayant pas pour habitude de nous exprimer sans preuve, nous lui avons donc fourni les éléments indiscutables prouvant nos dires. Profitant de cet échange et puisque M. Besson, dans son courrier, en appelle à un dialogue fructueux, nous lui avons soumis précisément plusieurs de nos interrogations sur le dossier Lyon-Turin. Nous vous ferons part de sa réponse dès que celle-ci nous sera parvenue.

Retrouvez le courrier de M. Besson et notre réponse sur notre blog : www.deslamotte.com

BULLETIN D'ADHESION à l'association

NOM, Prénom

Adresse

J'adhère à l'association **Défendre et Servir la Motte** (Cotisation annuelle : 15€ / Couple 20€ / Etudiants, demandeurs d'emploi 5€)

Tout versement par CHEQUE doit être libellé à l'ordre de DEFENDRE ET SERVIR LA MOTTE

Adresse de l'association : Chez Muriel Llansola Llorens, 3531 route de l'Epine, 73290 La Motte Servolex