

Équilibrer ? On devrait quasiment dire “ré-équilibrer” car les nouveaux franchissements Nord-Sud des Alpes vont bon train avec le Loetschberg en service, le Gothard en voie d’achèvement et le Brenner en début de creusement... sachant que le Lyon-Turin sera le seul passage ferroviaire des Alpes de cette génération d’ouvrages entre le Léman et la Méditerranée.

Aurait pu exister le risque d’un projet exclusivement “traversant”, ne se préoccupant pas d’apporter aux Savoyards et à leurs activités économiques des dessertes bénéfiques à la fois à leur mobilité ferroviaire et à l’attractivité de leurs territoires. En effet, depuis le 1^{er} octobre 1996, on sait qu’il a été mis fin au principe de gares extérieures aux villes et l’alternance de 1997 a confirmé cette orientation devenue définitive. Ainsi, sans desserte de la gare de Chambéry, il n’y aurait guère de chance d’obtenir des arrêts du Lyon-Turin entre Lyon et l’entrée du tunnel international à Saint-Jean de Maurienne. Bref, une situation dans laquelle la Savoie aurait été traversée sans que lui soit donnée d’autre retombée que ce statut de ruminant que l’on a dit de tout temps porté à regarder passer les trains ! Heureusement, il n’en sera rien si -au-delà des contre-sens et des procès d’intention entendus ces dernières semaines- sont effectivement soutenus avec détermination et enthousiasme les deux décisions qui viennent d’aboutir en moins de trois mois :

➤ **l’accord franco-Italien sur le tunnel de base Saint-Jean de Maurienne/Suse**, conclu le 20 décembre dernier en Commission Inter-Gouvernementale et signé le 30 janvier 2012 à Rome par les ministres français et Italien des Transports,

➤ **le projet des accès en territoire français**, fruit de plusieurs décisions ministérielles ayant donné toutes directives à RFF, pour le travail soumis à enquête publique par décision ministérielle du 10 novembre 2011.

Nous devons en effet à cette décision ministérielle du 10 novembre 2011 la mise à l’enquête publique du dossier des accès français du Lyon-Turin après qu’ait été renouvelé l’engagement pris avec l’Italie et devant l’Europe de réaliser un axe ferroviaire pour acheminer, à terme, 40 millions de tonnes de fret annuellement et 4 millions de voyageurs comme l’avait déclaré à Modane en novembre 2007 le Premier ministre lui-même.

Alors qu’il s’agit du respect d’un engagement à la fois gouvernemental et présidentiel... ce sont des élus savoyards qui soutiennent le Gouvernement qui animent une opposition au dossier dans ce qu’il a de plus actuel : son phasage avec une première étape “mixte”... comme le sera le Lyon-Turin dans sa globalité. Faut-il en déduire que les intérêts de la Savoie seraient menacés ? Ce n’est pas du tout ce qu’a considéré le Conseil Communautaire de Chambéry métropole lors de sa réunion du 3 janvier dernier : il s’est prononcé positivement par 85 voix sur 91 votants au terme d’une recherche naturelle d’un consensus sur un dossier qui appelle autant

de lucidité que d’esprit de responsabilité et ni esprit de clocher, ni volonté de division... ni caricature !

Depuis cette date aucune évolution du projet n’est intervenue et aucune volte-face n’a pu rationnellement être justifiée... Précisons que le dossier approuvé et soumis à enquête publique par le Gouvernement est à la fois :

➤ **conforme à l’orientation définie** à la quasi unanimité en “Comité de Pilotage” réuni, le 11 juin 2010, sous la co-présidence du Préfet de Région et du Président du Conseil Régional,

➤ **et conforme aux nouvelles règles européennes de sécurité**, applicables depuis 2007/2008 aux tunnels ferroviaires.

La décision gouvernementale est donc doublement irréprochable en ce qu’elle respecte une orientation concertée et en ce qu’elle substitue aux deux tunnels de Dullin et l’Epine -conçus initialement en un tube à deux voies - un seul tunnel avec deux tubes à une voie chacun... pour assurer la meilleure sécurité possible des personnes en cas d’incidents.

Le seul changement physique qu’a connu le dossier entre Lyon et la Savoie est donc là : dans l’application de nouvelles règles de sécurité qui s’imposent à tous. Et il y a d’autant moins de grief à en faire au Gouvernement que la décision ministérielle du 10 novembre 2011 - signée par M. Mariani et par Mme Kosciusko-Morizet - entraîne et comporte, au-delà de la perspective d’une DUP attendue, **trois avancées indiscutables.**

1. Bassin d’Aiguebelette

La solution “bi-tubes”, imposée pour la sécurité, permettant en soi un double usage “voyageurs et marchandises”... le Gouvernement a décidé d’aller au bout de la logique en demandant à RFF (décision ministérielle du 25 janvier 2010) de réduire la pente qu’avait chacun des deux tunnels projetés qui n’en font désormais plus qu’un : ce n’est nullement illégitime et, de surcroît, il en résulte un avantage puisqu’ainsi il n’y aura plus de passage de la ligne nouvelle à l’air libre dans le bassin géographique du lac d’Aiguebelette. Tant mieux !

2. Maurienne

Conformément à la décision ministérielle du 25 janvier 2010, le Gouvernement confirme dans le dossier soumis à enquête publique l’adjonction du tunnel du Glandon au tunnel de Belledonne : c’est bien la confirmation d’une avancée et, là aussi, tant mieux !

3. Combe de Savoie

Dès sa délibération du 7 juillet 2000, le Conseil Général appelait de ses vœux avec insistance une réalisation concomitante des tunnels de Chartreuse et Belledonne. Le dossier soumis à enquête publique prévoit, pour la première fois, que Chartreuse et Belledonne-Glandon seront indissociables... la réalisation simultanée d’un premier tube de ces trois tunnels étant dans le phasage proposé l’objet d’une même étape : c’est une grande avancée et là encore disons tant mieux !

Ceux qui critiquent le dossier, bizarrement, sont muets sur ses avancées... alors que l'objectivité commanderait pour le moins de les reconnaître. Comme on ne peut les créditer d'une volonté d'opposition systématique l'explication de leur silence sur ces aspects fort positifs est peut-être simple : en proposant d'inverser les deux premières étapes –et plus précisément de commencer par le tunnel de Chartreuse plutôt que par le tunnel de Dullin/L'Épine- n'auraient-ils pas conscience de démolir les avancées précitées ? En effet, en dissociant Chartreuse de Belledonne-Glandon, ils prennent un risque qui fait fi d'une réelle attente de la Combe de Savoie et de la Maurienne et, en s'opposant à la mixité de Dullin/L'Épine, ils font perdre toute justification à la suppression du passage de la ligne à l'air libre dans le bassin d'Aiguebelette...

Cela étant, il faut honnêtement examiner les trois raisons qu'ils donnent pour justifier leur rejet du phasage proposé dans le dossier soumis à enquête :

1 La "mixité" de Dullin/L'Épine ajouterait du trafic fret dans l'agglomération de Chambéry.

Oui mais dans quelle proportion ?

Il y a 12 ans on comptait en moyenne 91 trains quotidiens de marchandises à Chambéry. Aujourd'hui on en compte 34... Ce qui est recherché par la mixité Dullin/L'Épine c'est de pouvoir prolonger l'auto-
route ferroviaire alpine jusqu'à la région lyonnaise. L'auto-
route ferroviaire ce sont aujourd'hui 4 navettes

AR quotidiennes d'Aiton à Orbassano. Dans l'appel d'offres lancé pour créer une nouvelle plate-forme de chargement/déchargement en région lyonnaise qu'alimenterait la ligne nouvelle mixte Chambéry/Lyon, il est fait état d'une volonté de passer de 4 à 6, voire 8, navettes quotidiennes aller-retour... Le dossier soumis à enquête mentionne 24 trains quotidiens : même avec cette marge, il n'y a encore pas de risque de dépasser les 91 trains de marchandises que nous connaissions il y a plus de 10 ans...

Est-ce intolérable –provisoirement- quand la décision ministérielle du 10 novembre dernier comporte un engagement de réaliser des protections phoniques qui, elles, auraient un intérêt définitif ? On pourrait à leur sujet parler d'une quatrième avancée : ce ne serait pas injustifié !

De plus est-ce inacceptable quand on sait que la "mixité" d'une ligne ferroviaire c'est ce qui permet le report de la route sur le rail... et donc –avec davantage de sécurité- autant de "poids lourds" en moins (50 à 60 000 camions par an, au minimum, dès la première année) sur la Voie Rapide Urbaine et sur l'Autoroute ? Pourquoi ne pas le préciser ?

2 "Chartreuse" détournerait les marchandises des bords du lac et de l'agglomération Chambéry / Aix-Les-Bains.

C'est une affirmation mais ce n'est pas aussi simple !

Chartreuse ne peut détourner les marchandises qu'à deux conditions préalables :

Le Conseil communautaire de Chambéry métropole s'engage

Le 3 janvier 2012, avant l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des accès français - voyageurs et fret- du Lyon Chambéry Turin, le conseil communautaire de Chambéry métropole s'est prononcé très majoritairement (85 voix sur 91 votants), en faveur du projet par les conclusions ci-après.

Le conseil communautaire de Chambéry métropole :

- salue le considérable travail conduit par RFF et ses collaborateurs,
- apporte son entier soutien au choix retenu par le dossier soumis à enquête publique d'une première étape de réalisation des accès français au Lyon/Turin consistant en une ligne ferroviaire nouvelle de Grenay à Chambéry Nord, ligne nouvelle ayant à titre transitoire un usage mixte ;
- accepte d'autant plus cette option que notre agglomération appelle à un réel volontarisme en matière de report modal de la route au rail dont l'ambition doit au demeurant trouver sa traduction dans une évaluation fiable des prévisions de trafic ;
- confirme (...) les demandes que les collectivités de l'agglomération chambérienne avaient présentées en terme de traitement du bruit ferroviaire lorsque leur territoire était traversé - comme toute la Savoie - par plus de 90 trains quotidiens de marchandises ;
- note avec satisfaction sur cette question du bruit que la décision ministérielle du 10 novembre 2011 prévoit sur le réseau existant entre Chambéry et Montmélian la mise au point de mesures de protections acoustiques permettant de faire face à l'accroissement attendu des trafics indépendamment du projet Lyon/Turin ;
- souhaite que le lancement de cette démarche soit effectué sans attendre, avec une association étroite des collectivités de l'agglomération chambérienne ;
- demande à être pleinement informé des dispositions envisagées tant pour les éventuelles "bases travaux" que pour les impacts chantiers ;
- exprime la disponibilité des services et élus de l'agglomération pour être associés étroitement aux études détaillées à venir comme aux solutions à mettre en œuvre pour limiter le plus possible et compenser au mieux les impacts fonciers et immobiliers du projet d'intérêt général d'importance majeure.

➤ **Extraits de la délibération (le texte intégral est en ligne sur : www.chambery-metropole.fr)**