

L'ADTC Savoie (Association pour le développement des transports en commun) a pour objet le développement des transports en commun comme alternative au développement intensif de la voiture individuelle, ainsi que le développement du fret ferroviaire.

Elle s'adresse en particulier aux utilisateurs de bus urbains, cars départementaux et TER et à toutes personnes pour qui le respect de l'environnement et du cadre de vie passe par une meilleure organisation des transports.

L'ADTC Savoie est affiliée à la [FNAUT](#) (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports).

[adtc.savoie@free.fr](mailto:adtc.savoie@free.fr) <http://adtc.savoie.free.fr/> facebook Adtc Savoie



## **La priorité doit être donnée au développement des infrastructures ferroviaires**

Le ferroviaire, de l'avis de tous, aussi bien pour le déplacement des voyageurs que pour le transports de marchandise est bien plus respectueux de l'environnement.

Pourtant, dans notre région, la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, primordiale pour son développement est étudiée « à long terme » alors que le développement des infrastructures autoroutières ( élargissement des autoroutes a46, A480 et A43 , shunt de Manissieux, contournement autoroutier de Lyon, contournement autoroutier de Chambéry) est clairement annoncé comme la priorité par la DREAL et certains élus

### **Débat faussé sur les accès au Lyon-Turin**

Nous déplorons la position exprimée par le représentant de la Préfecture de Région lors de la réunion publique organisée par la CNDP le jeudi 23 mai à L'Isle-d'Abeau.

En effet, celui-ci a affirmé que les accès ne serait pas au rendez-vous en 2030, 2035, 2040 sous la forme de la DUP de 2013, ceux-ci pour lui n'étant pas financé.

Nous rappelons juste que l'Europe s'était déjà engagé à participer au financement des accès en 2007, mais que le Premier Ministre de l'époque, François Fillon avait préféré subventionner le doublement du tunnel routier du Fréjus.

Ces affirmations ont malheureusement conduit les associations locales d'usagers ,en désespoir de cause, à demander le doublement de la ligne à voie unique entre Saint-André le Gaz et Chambéry, responsable d'une partie de la mauvaise qualité de service des TER dans l'Est Lyonnais.

Nous déplorons également la remise en cause par un représentant de la DREAL lors de la réunion publique du 27 juin, de la parole de la Coordinatrice du corridor méditerranéen auprès de la Commission européenne, qui venait de confirmer que "si la France en faisait la demande (sur la question du financement possible des accès français au tunnel international du Lyon-Turin), la réponse de l'Union européenne serait OUI, OUI, OUI". Nous aurions plutôt espéré que les représentants de l'État en aient plutôt profité pour demander une participation de l'Europe sur le tronçon du CFAL entre les accès au Lyon-Turin et la future plateforme de chargement des poids-lourds située entre l'aéroport et la zone logistique de Saint-Quentin Fallavier

Nous rappelons également que les différents responsables de la Région depuis 10 ans se sont régulièrement engagés à participer au cofinancement de ces accès, qui procureront également un saut qualitatif aux transports du quotidien pour les Pays de Savoie, de l'Isère et de l'Est Lyonnais.

Pour finir sur les financements, nous regrettons que les propositions remises au Premier Ministre en 2016 des députés Bouvard et Destot n'aient pas été mis en œuvre et nous espérons qu'il n'en soit pas de même pour la proposition du député Jean-Baptiste Djebbari de lever des fonds dès 2020 pour des infrastructures de transports en région grâce aux bénéficiaires qui reviendront à L'État à la fin des concessions autoroutières.

### **Le doublement de la voie unique entre Saint André le Gaz et Chambéry n'est pas la solution**

Pour notre part, nous sommes totalement opposés au doublement de la voie unique entre Saint-André le Gaz et Chambéry. Les études menées par la SNCF en 1997 montraient déjà le coût pharaonique de ce doublement pour une amélioration ridicule de la vitesse limitée aujourd'hui à 90 km/heure en raison de sa sinuosité. De plus, les travaux de ce doublement conduiraient inéluctablement à fermer la ligne pendant plusieurs mois si ce n'est pas plusieurs années, ré-enclavant ainsi l'avant pays savoyard.

Le doublement de cette ligne historique du 19<sup>e</sup> siècle présente un seul intérêt, devenir, à la place du projet débattu en 2012 et validé par une DUP en 2013, la ligne d'accès au tunnel de base du Lyon-Turin.

Lors de la consultation en 2003, les associations et les élus de l'Avant Pays Savoyards avaient déjà unanimement refusé ce doublement en soulignant que « La ligne historique a été créée au XIX<sup>e</sup> siècle selon un tracé s'approchant au plus près des villages. L'objectif était de répondre aux besoins quotidiens des populations et de l'économie locale. »

Le danger est d'autant plus grand aujourd'hui qu'à l'extrémité de cette ligne, s'est développé la première plateforme logistique de France à Saint-Quentin Fallavier.

### **La ligne historique entre Ambérieu, Chambéry et Modane n'est pas la solution**

Nous refusons également les conclusions du rapport du COI préconisant de repousser après 2038 les accès au Lyon-Turin et de programmer des travaux à hauteur de 700 millions sur la ligne historique entre Dijon, Ambérieu, Chambéry et Modane. Il est d'ailleurs assez symptomatique de constater que depuis la parution du rapport en janvier 2018, il est impossible d'avoir la ventilation de ces 700 millions.

Ce montant ne permettra en rien d'améliorer l'attractivité de cette ligne pour le transports de marchandises, le gabarit sera toujours limité au GB1 nécessitant des wagons spéciaux modhalor pour charger les remorques des poids-lourds, n'augmentera pas la capacité du nœud ferroviaire entre Aix-Les-Bains, Chambéry et Montmélian, pénalisant ainsi les transports du quotidien en Pays de Savoie, ne protégera pas non plus le lac du Bourget ou cette ligne serpente entre la rive et des masses rocheuses instables surplombant la voie.

### **Pour une plateforme de chargement des poids-lourds à proximité immédiate de Saint Quentin Fallavier**

La plateforme de chargement des poids-lourds doit être localisée à proximité immédiate de la zone de Saint Quentin Fallavier, première plateforme logistique de France où circulent chaque jour plus de 5000 poids-lourds, et non pas à 60 km de là à Ambérieu sur la ligne historique.

La décongestion du nœud ferroviaire lyonnais pour le fret grâce au CFAL nord et à une plateforme de chargement au plus près ne pourront que renforcer la part du rail aujourd'hui de 2 % pour la zone logistique de Saint Quentin Fallavier alors que Migros le premier groupe suisse dans le secteur de la grande distribution transporte plus de 50 % de ses marchandises sur le rail entre les entreprises industrielles Migros, ses centres de distribution nationaux et ses dix centrales d'exploitation régionales.