

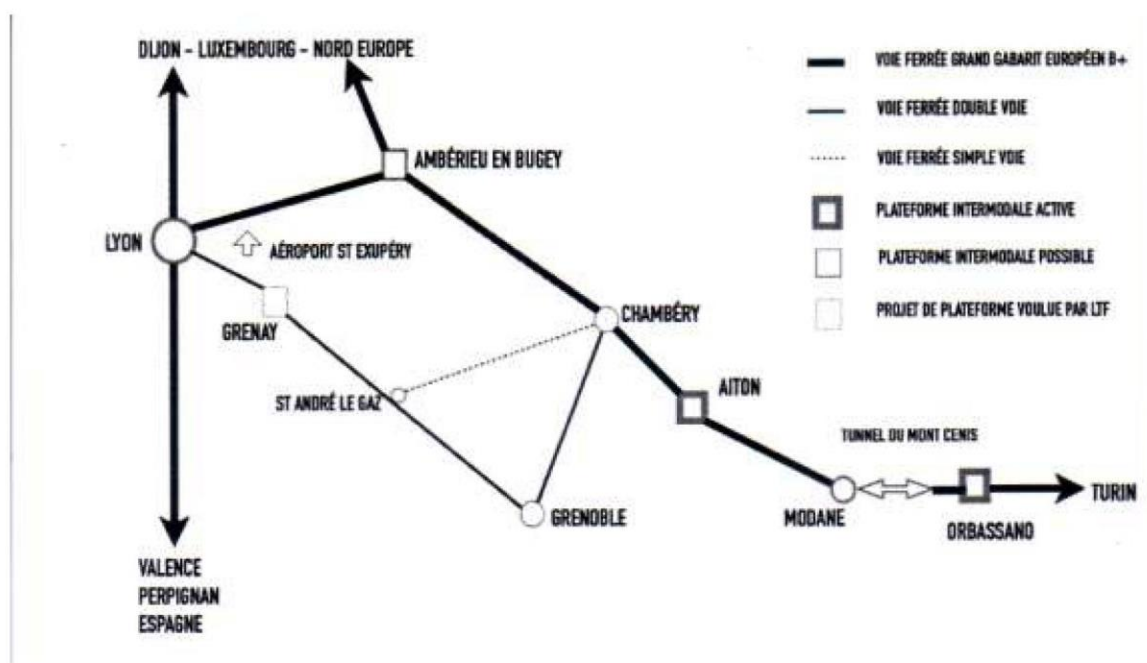
Contribution de Vivre et Agir en Maurienne au plan local d'amélioration de la qualité de l'air de l'agglomération de Chambéry

Notre association constate le peu d'intérêt accordé à la santé des habitants de l'agglomération de Chambéry. Il a fallu attendre l'injonction de la commission européenne pour non respect des seuils particules concernant la qualité de l'air ambiant pour que des mesures soient envisagées et encore le sont-elles dans le cadre d'un plan local moins contraignant qu'un plan de protection de l'atmosphère.

Vivre et Agir en Maurienne préconise :

1) Le report des marchandises sur le train à partir d'Ambérieu en Bugey

L'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) est un vrai succès puisqu'aujourd'hui avec 4 allers-retours entre Aiton et Orbassano, le taux de remplissage est de 86 %. Seulement en 2014, l'AFA ne représente que 2,6 % du trafic routier des Alpes du Nord contre 53,2 % pour le tunnel du Fréjus et 44,2 % pour le tunnel du Mont-Blanc. Pour favoriser un vrai report rapide des marchandises de la route vers le rail, il faut allonger ce trajet de l'AFA et le raccorder à l'autoroute ferroviaire nord-sud de Bettembourg (Luxembourg) à le Boulou (Perpignan). Actuellement, 175 kms relient Aiton à Orbassano. Avec l'est Lyonnais, l'AFA atteint les 300 kms. Mais il y a deux options pour une plateforme intermodale :



Ambérieu en Bugey possède déjà de nombreux atouts :

- nœud ferroviaire entre deux lignes : Lyon-Culoz-Chambéry-Genève et Dijon-Bourg en Bresse-Lyon
- ancienne gare de triage
- voies ferrées mises au gabarit européen B+ depuis 2011
- connexion avec l'Autoroute ferroviaire Bettembourg-le Boulou
- connexion possible avec le futur Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL)
- à proximité des autoroutes A40 (tunnel du Mont Blanc) et A43 (tunnel du Fréjus).

Grenay n'existe que dans les projets de LTF :

- le long d'une seule ligne Lyon-Grenoble
- bifurcation pour Chambéry par St André le Gaz avec une ligne à voie unique
- proche de l'A43 mais éloignée de l'A40
- tout est à construire.

Plusieurs rapports montrent l'intérêt d'Ambérieu : le rapport COWI pour l'Union Européenne de juin 2006 : capacité de la ligne entre 17 et 18,6 millions de tonnes par an (rappel : 3,4 M t en 2012) et le rapport CGPC de juin 2006, sur l'évaluation de l'AFA : demande une plateforme sur Ambérieu et Dijon, et le rapport de la Cour des Comptes de février 2012 qui veut favoriser les autoroutes ferroviaires existantes.

Une étude de RFF de 2013 évalue le potentiel de Grenay avec une vingtaine d'hectares possibles. Mais il faut mettre au gabarit européen toute la ligne par sciage de quais, déplacements de signalisation et création d'évitement de quatre zones urbaines comme St Quentin-Fallavier, St André le Gaz ou Lépin le Lac. Les maires de Chambéry qui se sont succédé depuis Louis Besson défendent cette option car ils espèrent une LGV pour Chambéry. Le coût de ces aménagements est chiffré à 70 millions d'euros en 2013. Soit 20 fois plus que l'option par Ambérieu !

- 2) L'interdiction des camions euros 1-2-3 les plus polluants sur l'itinéraire Tour du Pin-Aix les Bains-Chambéry-Combe de Savoie-Maurienne
- 3) Le maintien de la galerie du tunnel routier du Fréjus dans sa fonction de galerie de sécurité conformément à sa justification au dossier d'enquête publique. Son ouverture à la circulation constitue un mensonge d'Etat et un appel d'air aux poids lourds qui traverseront inévitablement Chambéry.
- 4) Le refus des locomotives diesel dans la section Chambéry-Modane, incohérence majeure sur une ligne électrifiée.
- 5) L'amélioration de l'offre ferroviaire en direction des touristes afin d'éviter les bouchons routiers, source de pollution.

Notre association est signataire de la plainte contre X pour mise en danger d'autrui par abstention d'utilisation de la ligne ferroviaire existante.

D'après les organismes officiels, LTF, RFF, l'Europe, la Cour des Comptes, sa capacité est estimée entre 15 et 22 millions de tonnes contre 3,4 millions de tonnes transportées sur le rail en 2012.

Le tunnel du Montcenis a fait l'objet de commissions de sécurité et il est conforme aux exigences formulées comme l'affirmait au Sénat le 5 juillet 2012, Frédéric Cuvillier, ministre des Transports.

Enfin, la ligne ferroviaire suisse du St Gothard qui a le même âge et les mêmes caractéristiques a fait passer 5 fois le volume actuel de la ligne existante.

En conclusion, il faut impérativement mettre en œuvre les mesures efficaces qui auraient dû être prises depuis longtemps afin de protéger la santé des populations, mission essentielle dramatiquement négligée.

Pour Vivre et Agir en Maurienne
Annie Collombet, présidente

