

Editorial



Chère Madame, Chère Mademoiselle, Cher Monsieur,

Les transports auront durant les 5 années de cette législature, constitué pour moi une préoccupation centrale car ils conditionnent nos déplacements quotidiens et donc notre qualité de vie mais aussi parce que dans une région de montagne comme la nôtre, ils représentent aussi des enjeux de sécurité et d'environnement inégalés ailleurs.

Au travers de ce bulletin, c'est donc l'évolution des différents dossiers que je souhaite retracer :

- > La ligne nouvelle ferroviaire voyageurs et marchandises Lyon-Turin qui est indispensable au report du trafic de la route vers le rail.
- > La modernisation de la ligne historique et les travaux du tunnel du Mont Cenis.
- > L'autoroute ferroviaire alpine.
- > La sécurisation des tunnels routiers.
- > La gestion des tunnels alpins mont Blanc et Fréjus.
- > L'action contre les nuisances sonores de la route et du rail.
- > La sécurisation de la RN 6.
- > La desserte des stations de Maurienne.
- > L'amélioration des conditions de circulation et le renforcement de la sécurité dans la desserte du sud de l'agglomération de Chambéry.
- > La sécurisation de la RD 925 dans le Val Gelon.
- > Le contournement autoroutier de Chambéry.
- > Le plan de déplacement urbain de l'agglomération de Chambéry.
- > L'amélioration de la desserte ferroviaire entre Chambéry et Grenoble.

Mais je souhaite aussi vous faire part des réflexions conduites au niveau national pour une politique des transports plus ambitieuse assurant un financement stable des infrastructures dans le cadre d'une réflexion menée au-delà des cadres partisans car la vérité oblige à dire qu'en la matière, aucun gouvernement n'a été exemplaire depuis 20 ans et que la montée des dépenses de fonctionnement de l'État a rongé progressivement les capacités d'investissement affectant d'abord le secteur des transports.

Avec mes dévoués sentiments


Votre Député
Michel BOUVARD

les transports dans l'agglomération de Chambéry en chiffres

- 1994-2005 ▶ +37,5 % de trafic autoroutier sur l'axe Chambéry Sud-Grenoble.
- ▶ + 39 % sur la voie rapide urbaine de Chambéry.
- ▶ 5 400 poids lourds en moyenne quotidienne sur la VRU.

les transports dans le sud de l'agglomération de Chambéry

A plusieurs reprises, Michel BOUVARD a affirmé avec force la priorité des transports dans le Sud de l'agglomération de Chambéry.

Il a eu l'occasion de s'inquiéter auprès du Président de Savoie Métropole des hypothèses de croissance démographique retenues pour cette partie de la Savoie, insistant sur la nécessité d'accueillir un nombre raisonnable d'habitants nouveaux pour maintenir la qualité de vie. Il est évident que cet afflux de population nouvelle est aussi génératrice d'une demande de transports, raison pour laquelle il a préconisé des solutions ambitieuses en site propre : train tram, tramway léger et pas seulement bus.

Le Conseil général a aussi financé les transports doux pour le travail comme pour les loisirs avec la création des véloroutes vers le lac Saint André comme vers le lac du Bourget.

Une meilleure utilisation de l'autoroute est encouragée par la prise en charge d'une partie des abonnements par le Conseil général pour les trajets domicile-travail dans ce secteur, en raison de l'impossibilité de mise en œuvre d'une gratuité pour des raisons aussi bien financières que de dispositions européennes. Cette mesure qui vient d'être mise en œuvre, se traduira par une diminution de 60 % du péage entre Chignin et Chambéry.

Le 30 mars 2006, à l'initiative de plusieurs associations mobilisées pour l'amélioration de la sécurité sur les itinéraires et la protection de la qualité de vie contre les nuisances, et après une concertation avec les maires, des travaux de sécurité ont été présentés sur plusieurs Routes Départementales : 5, 9, 19, 201 et 1006 (ex RN 6), 400 000 € seront engagés dès 2007.

Enfin, la création de voies nouvelles est étudiée entre le Granier/Chignin, les Marches et Chignin, les Marches/Chapareillan.

Pour une mobilisation durable et partagée

Coprésidée par le Président (PS) de la Région de Basse Normandie Philippe DURON et Michel BOUVARD, Député de la Savoie, l'association TDIE (Transport Développement, Intermodalité, Environnement) est une structure de réflexion et de propositions créée par les élus de sensibilité politique différente, des professionnels du secteur des transports, des représentants des collectivités locales afin d'apporter des solutions durables au financement des infrastructures (17,2 milliards d'euros d'ici 2012), valoriser la façade portuaire de la France, garantir la concertation sur l'opportunité et l'intérêt général des projets, concilier mobilité et environnement, garantir l'équité territoriale et le caractère national de la politique des transports.

TDIE est dotée d'un conseil scientifique, organise des colloques et séminaires pour sensibiliser à ces questions et à interroger par exemple les candidats à l'élection présidentielle sur des questions concrètes. Les travaux de TDIE sont consultables sur le site : www.tdie.eu.

Il s'agit dans ce dernier cas d'opter pour la réalisation d'une déviation des Marches ou d'un échangeur autoroutier au niveau d'Alpespace captant le trafic en provenance de l'Isère.

Le Conseil général s'engagera sur les options retenues et sur un calendrier précis de réalisation dans les prochaines semaines, conformément aux annonces effectuées lors de cette réunion.

Le plan de déplacement urbain

Le plan de déplacement urbain de l'agglomération de Chambéry doit anticiper l'évolution de la demande de transports et préparer les solutions.

Votre Député a regretté qu'il ne soit pas plus ambitieux au regard des transports collectifs et qu'il n'étudie pas des solutions qui seront indispensables à terme, comme le tramway léger.

Suppression des passages à niveau de Barberaz et Saint Cassin

Après la suppression du passage à niveau de la Peysse, enfin réalisée qui, a permis de réunifier la commune de Barberaz, le conseil général et RFF viennent de signer une convention lançant les études techniques pour la suppression du passage à niveau de Saint Cassin sur l'ex-RN 6. Celui-ci est recensé parmi les plus dangereux de France et, de plus l'inconvénient d'être situé à un emplacement où la voie ferrée est utilisée pour la régulation du trafic, entraînant des fermetures trop longues. L'Etat a transféré au Conseil général les crédits sur lesquels il s'était engagé.

La relation ferroviaire Chambéry-Grenoble : enfin du concret !

Un dossier vieux de 20 ans, celui de l'électrification de la voie ferrée entre Giers et Montmélian, indispensable à l'amélioration tant attendue de la régularité des trains pour tous ceux qui empruntent cet axe pour leur travail ou les études.

Cette opération, qui était présentée comme imminente en 1994, n'a pas été retenue dans les XIème et XIIème plans. Un accord est intervenu au dernier trimestre de 2006 pour le financement sur l'ensemble de l'axe Valence-Montmélian dans le cadre du contrat de plan 2007-2013 portant sur 245 millions d'euros pour l'Etat dont les crédits pour le ferroviaire progressent de 40 %.

Le contournement autoroutier de Chambéry

Il s'agit d'un véritable serpent de mer dans les dossiers d'infrastructures du département. Prévu à l'Est par St Saturnin lors de la création des autoroutes en direction d'Annecy et Grenoble, puis supprimé, le contournement autoroutier de Chambéry apparaît notamment comme devant être prévu pour le cas où la saturation de la VRU et l'insuffisance du report du trafic marchandises sur le rail ou une médiocre mobilisation des transports collectifs de passagers dans l'agglomération le rendrait nécessaire.

Chacun convient en effet, qu'il est préférable de prévoir l'infrastructure dans les documents d'urbanisme des communes, afin d'éviter les constructions sur son itinéraire et à proximité. Michel BOUVARD qui s'est opposé par ses votes à l'abandon du contournement Est, comme l'ont fait Pierre DUMAS alors Maire de Chambéry et Jean BLANC Maire de La Ravoire, connaît comme élu d'un canton riverain de la VRU les drames humains liés à la réalisation d'une telle infrastructure dans un site déjà habité.

Dès le début des années 1990, les réflexions sont engagées, les réflexions sont engagées pour un nouveau contournement, une réunion d'information des élus du secteur Sud-Ouest de l'agglomération a même lieu le 3 juin 1991 en Préfecture de la Savoie, annonçant fin 1991 « le terme des études préliminaires et l'établissement du dossier de concertation avec les élus et fin 1992 l'établissement du dossier d'avant projet sommaire ».

Le 29 mai 1996, le Préfet de l'époque rappelle que des études sont confiées au Centre d'études techniques de l'Équipement de Lyon « portant sur, à la fois l'intérêt économique de cette infrastructure et sur une analyse comparative de toutes les solutions possibles : tracé Est, tracé Ouest, élargissement de la VRU, reconquête de la VRU pour le transit ».

Alors que l'ensemble des options restait possible, on a alors découvert, en septembre 2000 à l'occasion d'une réunion convoquée par le Préfet sur le dossier de voirie de l'agglomération (DVA), que le Gouvernement Jospin a tranché, en l'absence de toute concertation sérieuse. En effet « le directeur des routes a retenu le principe d'un contournement Ouest ».

Les protestations des élus sont alors nombreuses par rapport à une «concertation intervenant de fait après la décision ».

Suite à cette réaction, il est convenu que « le choix du contournement par l'Ouest ne pouvait être réalisé d'emblée, sans une analyse comparative approfondie ».

Le 1er avril 2003, le Ministre de l'Équipement Gilles de Robien écrit « si le contournement autoroutier de Chambéry s'inscrit plutôt dans une perspective à long terme, il s'agit néanmoins de préciser une option de fuseau de passage afin de permettre son inscription dans les documents de planification territoriale ».

L'audit sur les infrastructures de transport routier et autoroutier confirme à ce même moment la nécessité de ce projet.

Le 1er juin 2004, le Ministre de l'Équipement demande au Préfet de prendre un arrêté prenant en considération la mise à l'étude du

projet de contournement autoroutier et d'engager les études d'avant projet sommaire permettant de mettre en œuvre la procédure de projet d'intérêt général.

Il demande également que soient complétées les études pour une option de traversée par le centre et une réunion se tient le 29 octobre en Préfecture pour présenter aux élus le calendrier et l'organisation de ces études.

Le Préfet prend l'arrêté de mise à l'étude le 30 octobre 2004. On entre enfin dans la phase active du projet presque 20 ans après l'abandon du contournement autoroutier par l'Est ! Le périmètre d'étude est délimité le 20 novembre 2006. Une nouvelle réunion a lieu à Lyon, à la Préfecture, pour présenter l'avancement des études qui mettent en évidence un impact encore trop lourd du projet sur le canton de Cognin.

A l'initiative du Maire de Vimines, Lionel MITHIEUX et de Michel BOUVARD député, une délégation, comportant le Conseiller Général de Cognin, des élus de Montagnole, St Sulpice, Vimines, Barberaz et la Motte Servolex, est reçue le 17 janvier 2007 au cabinet du Ministre de l'Équipement pour demander que soit poursuivie l'amélioration du projet pour restreindre le périmètre du projet d'intérêt général dans l'option Ouest et allonger la tranchée couverte, de revoir le projet de viaduc et que le projet d'intérêt général porte aussi sur l'option Centre. Le ministre Dominique PERBEN fait connaître son accord le 3 mai 2007.

Amenagement de la RD 925 entre Aiton et la Rochette

Axe principal de la desserte des cantons de Chamoux sur Gelon et de la Rochette, la RD 925 avait longtemps été classée dans le réseau d'intérêt régional avant que la région ne se désengage de l'accompagnement financier des grands itinéraires routiers.

4 000 à 4 500 véhicules empruntent chaque jour cet axe, dont 8 à 9 % de poids lourds.

A l'initiative d'Alexandre DALLA-MUTTA et de François PEILLEX, le Conseil général a engagé, avec les communes depuis 2002, un programme d'aménagement pour améliorer la sécurité, notamment pour les habitants qui doivent rejoindre cette route à partir des communes riveraines : giratoire de la ZAC du Héron à la Croix de la Rochette, giratoire de Détrier, aménagement du carrefour du Pont Barbin à Villard léger. Ces aménagements ont été complétés par un programme de bandes cyclables entre La Rochette et Villard-Dizier.

Cette année, 150 000 € ont été votés par le Conseil Général pour réaliser la jonction des bandes cyclables jusqu'au carrefour RD 925 / RD 30 d'accès à Chamoux sur Gelon.

Une tranche ultérieure de 200 000 € permettra de rejoindre le giratoire de Bourgneuf, l'itinéraire étant ensuite déjà aménagé jusqu'à Aiton.

Le plan routier Arvan-Villards

Le développement du domaine des Sybelles, 4ème domaine français avec l'accroissement des capacités d'accueil dans les Arves, exigeait une modernisation de la RD 926, fréquentée en moyenne par 1 500 à 3 000 véhicules, dont de nombreux cars en saison. Certaines sections n'excédaient pas 5 mètres de large et, 4 tunnels représentant en tout 875 mètres, ne permettaient pas le croisement des cars.

23 millions d'euros sont investis par le Conseil Général avec l'aide de l'Union Européenne dont 12,4 millions pour les tunnels dont les travaux d'agrandissement du dernier viennent de débiter.

Les travaux concernent aussi la vallée des Villards pour améliorer l'accès à Saint Colomban avec différents agrandissements représentant 3,8 millions d'euros.

Gestion des tunnels alpins du mont Blanc et du Frejus : des engagements tenus !

Il y a 5 ans, Michel BOUVARD, avec l'appui de l'ensemble des élus de Maurienne, du Val Gelon, de la Combe de Savoie et de l'agglomération chambérienne, avait fait part de sa ferme opposition au maintien de la totalité du trafic poids lourds entre la France et l'Italie par Chambéry et la Maurienne lors de la réouverture du tunnel du Mont Blanc, après sa fermeture liée à la catastrophe de 1999.

L'intensité du trafic, plus de 5 400 camions jours sur la VRU (voie rapide urbaine) dans la traversée de Chambéry, Barberaz et la Ravoire comme dans la vallée de la Maurienne 4200 camions jour, constituait une nuisance insupportable pour les riverains en même temps qu'une image catastrophique pour le tourisme.

Après la manifestation géante organisée sur l'autoroute de Maurienne à l'appel du député, des conseillers généraux et des Conseils municipaux à laquelle seule la conseillère régionale socialiste de Chambéry avait refusé de se joindre, le Ministre des Transports de l'époque, Monsieur GAYSSOT, avait admis que le tunnel du mont Blanc devait reprendre sa part de l'effort commun dans l'attente de la mise en œuvre d'un report sur le rail nécessitant la réalisation de nouvelles infrastructures.

Dès ce début de la législature, Michel BOUVARD obtenait du Ministre des Transports, Gilles de ROBIEN, un objectif de répartition au minimum 1/3 2/3 entre l'itinéraire par CHAMONIX et celui par MODANE.

La mise en place de titres de transport utilisables pour les 2 tunnels devait accompagner cette décision politique courageuse. Aujourd'hui, la répartition du trafic est d'un peu plus de 40 % pour l'itinéraire CHAMONIX et de moins de 60 % pour celui par MODANE, permettant à nos concitoyens un retour à un trafic supportable au regard des nuisances. Pour autant, avec le Député de la vallée de CHAMONIX Martial SADDIER, Michel BOUVARD maintient une pression constante sur les pouvoirs publics et s'assure de l'avancement de la seule solution réelle du règlement de ces nuisances : la réalisation de la nouvelle infrastructure ferroviaire Lyon-Turin.

Conjointement, ils ont obtenu la mise en œuvre de l'interdiction des camions les plus polluants dans les 2 tunnels.

L'autoroute ferroviaire alpine (l'AFA)

Si la décision de créer cette expérimentation du transport de camions ou de remorques sur le train a été décidée sous la précédente législature, c'est bien au cours de celle-ci qu'il a fallu mobiliser l'essentiel des financements pour la mise en œuvre du projet entre Aiton-Bourgneuf en Savoie et Orbassano dans le Piémont. L'AFA a débuté son exploitation début novembre 2003 avec les wagons mis au point par la société LOHR d'où le nom MODALOHR. A ce jour plus de 44 000 camions ont franchi les Alpes par ce moyen écologique, parcourant en 3 heures les 175 Km séparant les 2 terminaux. Le trafic s'est régulièrement accru, 6 513 véhicules en 2004, 17 379 en 2005 et 19 740 en 2006. Le nombre des navettes, 4 allers et retours seulement par jour, est freiné par les travaux de mise au gabarit du tunnel du Mont Cenis qui limite le nombre de navettes, mais l'objectif commercial

pour 2006, fixé à 18 800 passages, a été dépassé.

L'expérimentation a été prolongée pour les gouvernements français et italien qui assurent l'équilibre financier de ce service jusque fin 2008. En 2009, les travaux du tunnel étant normalement achevés, ce qui permettra à un plus grand nombre de convois dont le gabarit les exclut de l'AFA, de l'emprunter, un appel d'offres sera lancé pour choisir l'exploitant.

Le Conseil général de la Savoie a apporté le foncier du site d'Arc Isère pour la partie française. Il y a quelques jours, le concept développé dans les Alpes a permis de donner naissance à une nouvelle autoroute ferroviaire entre BETTEMBOURG et le BOULOU.

La modernisation de la ligne actuelle et la mise au gabarit B1

Cette ligne devra accueillir, à partir de 2009, le trafic de l'autoroute ferroviaire à partir de l'Est Lyonnais ouvert à l'ensemble des camions, l'actuelle autoroute ferroviaire alpine, à partir d'Aiton-Bourgneuf vers Orbassano étant limité aux camions citernes et à certains autres.

Pour remplir cet objectif, un programme de modernisation de l'itinéraire historique a été décidé il y a 5 ans, avec des difficultés liées à des travaux sur un itinéraire utilisé.

Le principal point concerne la mise au gabarit du tunnel historique du mont Cenis. Les travaux du côté italien sont aujourd'hui bien avancés, ils doivent s'achever dans le courant du mois de mai pour les voies et se poursuivre jusqu'en octobre 2007 pour le câblage et l'éclairage. Les travaux du côté français, qui ne pouvaient démarrer plus tôt pour des raisons de coordination des chantiers et de sécurité, ont subi le retard enregistré par la partie italienne confrontée à des imprévus. Depuis le 5 mars, le chantier est ouvert côté français. Prévu pour une période de 2 ans, il doit s'achever fin 2008 début 2009.

130 millions d'euros sont engagés pour ces travaux de modernisation du tunnel historique.

À cela, il faudra ajouter ensuite, sur l'itinéraire complet, 150 millions d'euros pour fiabiliser le réseau avec notamment le renforcement des installations électriques et ultérieurement 150 millions d'euros supplémentaires pour la mise au gabarit bas de la totalité de l'itinéraire et divers autres travaux.



Qui fait quoi ?

LA CIG

Commission Intergouvernementale Franco-Italienne. Composée de deux délégations française et italienne, elle est chargée de veiller à l'avancement du projet dans les 2 pays, de coordonner celui-ci mais surtout de valider les propositions concernant les financements et les hypothèses techniques. La délégation française est présidée par Louis BESSON, ancien Ministre et Maire de Chambéry, depuis 2001.

LTF

Lyon Turin Ferroviaire, Société de droit français à capitaux français et italiens qui réunit les deux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, français et italien, est chargé de mener les études et travaux préparatoires pour la réalisation du tunnel de base entre St Jean de Maurienne et Suse. Lyon Turin Ferroviaire est présidé par le Préfet François LÉPINE, bien connu en Savoie où il a dirigé de 1982 à 1986 les services du Conseil général. Il a été l'un des acteurs de la candidature de la Savoie aux Jeux Olympiques d'hiver.

RFF

Réseau Ferré de France. Cet établissement public est, depuis la réforme de 1995, le propriétaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. RFF est en charge des études de tracés pour l'ensemble de la partie française de la ligne nouvelle jusqu'à St Jean de Maurienne.

LA COMMISSION EUROPENNE

Elle porte les projets de grandes infrastructures de transport européennes (RTE. T.). À ce titre, elle a financé près de 40 % des dépenses engagées par Lyon Turin Ferroviaire. Pour la période 2007/2013, c'est un budget de 8 milliards d'Euros que la commission entend consacrer aux infrastructures de transport. Le parlement européen discutera du règlement financier le 9 mai 2007.

La Commission Européenne a désigné un coordonnateur pour le projet en 2005, pour s'assurer de l'avancement de celui-ci et préparer la coordination de l'itinéraire concernant le Lyon Turin, le corridor n° 5 de Lisbonne à Kiev. Cette fonction a été occupée par Loyola de PALACIO, ancienne commissaire européenne aux transports récemment démissionnaire.

Aujourd'hui le commissaire en charge des transports de l'Union Européenne n'est autre que l'ancien Président du groupe UMP à l'Assemblée Nationale et ancien Ministre Jacques BARROT, qui est aussi le vice-président de la commission.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

Il est en charge de la définition des tracés en territoire français et apporte les financements nécessaires aux études et travaux préparatoires via l'agence de financement des infrastructures AFIT. Il valide, avec son homologue italien, les propositions de la CIG.

Lyon-Turin c'est déjà un chantier !

Le Lyon-Turin n'est plus un projet, c'est déjà un chantier. Depuis 2002, 3 descenderies ont été engagées côté français à Modane (3 km de creusés au 1^{er} février 2007), à St Martin la Porte (1,5 km) et à La Praz (0,7 km).

2006-2007 DE NOUVELLES ÉTAPES

4 novembre 2003

mise en service commerciale de l'auto-route Ferroviaire Alpine.

28 décembre 2003

décision d'une procédure grand chantier.

5 mai 2004

la signature du memorandum Franco-Italien en présence du Premier Ministre et du Président du Conseil Italien officialise la répartition du financement entre la France et l'Italie : 63% pour l'Italie, 37 % pour la France du tunnel de base, après participation de l'Union Européenne.

25 avril 2006

remise du rapport des experts conclut par Loyola de Pallacio, la Commission Européenne approuve les études réalisées, les précisions de trafic et les mesures environnementales.

24 novembre 2006

Sommet Franco-Italien de Lucques, les Ministres Français et Italiens des Transports confirment une demande de réservation de crédits de 1 milliard d'euros pour engager les travaux de la liaison Lyon-Turin à partir de 2010 dans le cadre du budget 2007-2013 de l'Union Européenne.

21 mars 2007

nouvel accord sur le financement de la section française de Lyon St Exupéry jusqu'à la combe de Savoie entre l'Etat et les collectivités territoriales.

Le financement de la première section L'accord du 19 mars

Cinq ans jour pour jour après le protocole d'accord signé avec le Ministre Jean-Claude GAYSSOT, un nouvel accord a été signé entre l'Etat et les collectivités territoriales Région, Départements et Communes pour le financement de la 1^{ère} phase de la section française de la ligne nouvelle. Ainsi que l'a dit le Président de la Région lors de la signature « ce temps n'a pas été perdu, il a permis d'approfondir le phasage du projet, d'affiner les coûts et de définir un tracé ».

La première phase comporte la prolongation de la ligne nouvelle voyageurs de Lyon St Exupéry à Chambéry par les tunnels de Dullin et de l'Épine, la réalisation d'une première voie double mixte, c'est-à-dire 2 voies ferrées accueillant des voyageurs et les marchandises, avec un premier tube de tunnel sous Chartreuse. Le coût de l'opération est de 4,4 milliards d'euros. Le montant comprend aussi des améliorations dans le département de l'Isère comme le shunt de Rives. Les collectivités apporteront 900 millions d'euros, un financement est attendu de l'Union Européenne pour 900 millions d'euros.

La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin

Il est de coutume de dire à ce sujet que rien ne bouge, qu'il y a plus de discours que d'actes, de continuer à douter sur la réalisation de cette infrastructure et pourtant, au cours de ces 5 dernières années, on est passé d'un projet à la phase de réalisation sans tapage, mais concrètement.

Les preuves :

- > les 600 millions d'euros de crédits déjà engagés et financés,
- > les centaines d'emplois déjà concernés par la réalisation,
- > les milliers de camions déjà transportés,
- > les kilomètres de tunnels déjà creusés.

Mais comme les plus grandes aventures humaines, il faut du temps. J'ai toujours dit, on me l'a parfois reproché, que le Lyon-Turin était à l'échelle de temps d'une génération, tel est bien le cas :

- > parce qu'il s'agit d'un projet international faisant donc appel à des financements et des lois concernant sa réalisation de 2 pays, la France et l'Italie, ainsi que de l'Union Européenne;
- > parce qu'il s'agit du plus grand tunnel que l'on construit en France dans des secteurs géologiquement complexes comme on peut d'ailleurs le vérifier avec les chantiers en cours, mais aussi dans une zone fragile du point de vue de l'environnement et de la proximité des habitations dans certains cas, qui suppose que toutes les précautions aient été prises pour l'insertion de l'ouvrage. C'est notamment ce besoin qui explique le retard pris du côté italien où le gouvernement et les autorités régionales et provinciales ont du reprendre la concertation.

Mais aujourd'hui, ce projet est irréversible car sa priorité a été réaffirmée par l'Union Européenne, parce que les engagements internationaux ratifiés par le parlement : Traité de Turin, Convention Alpine, conduisent à sa réalisation mais surtout parce que les enjeux environnementaux et la fragilité des échanges actuels mis à nouveau en évidence par l'incendie intervenu au tunnel du Fréjus, n'autorisent aucune alternative à cette réalisation que j'ai toujours soutenue, quelle qu'ait été la majorité en place, avec lucidité quant aux délais mais aussi avec exigence par rapport à la qualité du projet.

Michel BOUVARD

Poids lourds

Les trafics en 2006

En 2006, 58,21 % des poids lourds ont emprunté le tunnel du Fréjus contre 75,9 % en 2004.

- En 2006, le total des poids lourds ayant franchi les 2 tunnels a diminué de 2,27 %.
- En 2006, 9 040 poids lourds ont emprunté l'autoroute ferroviaire alpine entre Aiton et Orbassano contre 2 132 en 2004.
- En 2005, 10 000 poids lourds ont emprunté les différents passages entre la France et l'Italie soit 2,8 millions par an.
- Le transfert sur le rail d'1 million de poids lourds sera possible avec la ligne nouvelle diminuant de 370 tonnes par jour les émissions de CO₂.

Précision : les comparaisons sont établies avec l'année 2004 compte tenu de l'incidence de la fermeture du tunnel du Fréjus en 2005.

Lyon-Turin, le tracé

La réalisation d'une telle infrastructure obéit en France à des procédures de concertation précises précédant la prise d'une déclaration d'utilité publique par l'État, permettant d'engager les acquisitions foncières si besoin et d'engager les travaux.

En Combe de Savoie, la première phase a permis de délimiter, par décision du Ministre des Transports du 17 février 2006, un fuseau dans le canton de Montmélián. Pour un tracé soumis à enquête publique dans le canton de La Chambre, à l'initiative du député, le Ministre de l'Équipement a accepté de poursuivre les études sur 2 hypothèses A 43 et Glandon, la 2^{ème} étant plus coûteuse et moins impactante pour la population et les riverains. L'option de la prolongation du tunnel de Belledonnes a elle, été abandonnée en raison des problèmes techniques aussi bien que financiers. Réalisée au printemps 2005, la consultation préalable a été l'occasion de 36 réunions de présentation et de 4 réunions publiques. 220 organismes ont été consultés, 80 avis ont été exprimés.

Ce n'est qu'après l'approfondissement de ces 2 options que l'enquête publique sera lancée où chacun pourra s'exprimer, le but étant de disposer de la déclaration d'utilité publique (DUP) d'ici fin 2007.

À partir de St-Jean-de-Maurienne, dans la partie de la section internationale, l'enquête a été lancée en mai 2006 pour la réalisation du tunnel de base.

Procédure grand chantier

Au regard du caractère exceptionnel du projet Lyon-Turin, le gouvernement a décidé, lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire du 28 décembre 2003, la mise en œuvre d'une procédure grand chantier, à l'image de ce qui a été fait lors de la réalisation du tunnel sous la Manche. Cette procédure permettra de faciliter l'insertion du chantier dans son environnement économique et humain (logements, transports, équipements publics, restauration, mobilisation de la main d'œuvre locale, formation, insertion environnementale, communication etc...) et de préparer également l'après chantier en soutenant des projets de développement local.

Dans le cadre de cette procédure, l'État a déjà participé, aux côtés de l'Union Européenne, de la commune de Modane et du Conseil Général, à l'aménagement par Lyon Turin Ferroviaire de l'ancienne Rizerie des Alpes.



Visite de la galerie de reconnaissance LTF à Villarodin.

Des interventions régulières et un suivi du dossier à l'Assemblée nationale

Chaque année, la discussion du budget des transports et de la loi de Finances a été l'occasion pour le Député, d'intervenir sur le dossier de la ligne nouvelle ferroviaire Lyon-Turin pour s'assurer notamment de la mise en place des crédits permettant la poursuite des travaux préparatoires et études par RFF et LTF, mais Michel BOUVARD a aussi eu l'occasion de s'exprimer sur la ratification par le Parlement des protocoles d'application de la Convention Alpine le 10 mars 2005 pour lesquels il a obtenu qu'un véritable débat ait lieu à l'Assemblée Nationale compte tenu de l'enjeu.

Des interrogations régulières ont aussi permis de préparer les rendez-vous européens ; c'est ainsi qu'il a questionné le gouvernement en séance le 7 novembre 2002, à la veille du sommet Franco-Italien de Rome le 13 mars 2004 sur le mémorandum concernant le financement du tunnel de base, le 15 juin 2005 sur les conséquences de l'incendie du tunnel du Fréjus et le 29 juin 2006 sur les réservations de crédits auprès de l'Union Européenne.

À la suite des interventions à l'assemblée Lyon-Turin

Au-delà de ces interventions, Michel BOUVARD a multiplié les démarches en faveur du projet, rencontres régulières avec les ministres français et italiens, échanges réguliers avec Louis BESSON, Président de la délégation française et à la CIG et François LEPINE, Président de LTF, participation à des débats et émissions. Il a participé aux délégations auprès de la Commission Européenne comme le 25 janvier 2005, après la prise de fonction de Jacques BARROT comme Commissaire aux Transports.

Il a aussi inscrit ce projet dans les priorités du schéma interrégional de massif des Alpes adopté par le Comité de Massif.

Des rencontres ont eu lieu à Chambéry, à son initiative, comme la tenue les 6 et 7 septembre 2004 de la réunion de la commission transports de la Convention Alpine.



A l'occasion de sa venue à Chamonix durant la campagne présidentielle Nicolas Sarkozy s'est clairement engagé en faveur du financement du projet de ligne nouvelle ferroviaire Lyon-Turin et dans l'attente de la mise en service pour une répartition des trafics poids lourds. Ici, avec Michel Bouvard Député de la Savoie et Michel Charlet Maire de Chamonix et leurs délégations.

La sécurité des tunnels

Depuis la catastrophe du tunnel du mont Blanc, de nouvelles dispositions ont été prises pour renforcer la sécurité des tunnels. Ceci s'est d'abord traduit par un plan de sécurité pour le tunnel ferroviaire du mont Cenis et l'acquisition d'un engin rail-route conçu spécialement pour intervenir dans le tunnel routier du Fréjus comme dans le tunnel du mont Cenis. Cet engin a notamment été utilisé pendant l'incendie du tunnel du Fréjus.

À Chambéry 42,5 millions d'euros de travaux ont été engagés en 2005 et 2006 pour rénover les 2 tubes du tunnel des Monts sur la RN 201, travaux qui ont provoqué de lourdes contraintes de circulation mais qui ont permis de régler aussi les problèmes d'infiltration d'eau.

Le tunnel du Fréjus a quant à lui fait l'objet de travaux avec la réalisation de 5 abris supplémentaires, le renforcement de la dalle supérieure et l'amélioration des systèmes d'extraction de fumées et de ventilation.

Au-delà de ces travaux, afin de garantir une sécurité optimum aux usagers et dans l'impossibilité de réaliser des abris supplémentaires sans fermer le tunnel pendant plus d'une année, c'est le choix de la réalisation d'une galerie de sécurité qui a été retenu par les ministres français et italiens lors du sommet Franco-Italien du 24 novembre 2006. Cet ouvrage d'un coût de 370 millions d'euros est destiné exclusivement aux usages de sécurité. Le chantier est prévu pour une période de 6 ans.

Des inquiétudes ont été exprimées dans les médias par rapport à la dimension de cette galerie, 6 m de large, 4 m de haut. Il convient donc de préciser, comme cela a été fait lors du conseil d'administration de la SFTRF le 8 décembre 2006 par le Président, que les caractéristiques de la galerie correspondent à la possibilité de permettre le croisement de véhicules de secours conformément à la décision ministérielle et à elle seule, le système de ventilation étant prévu pour ce seul usage.

Sécurisation de la RN6 en Haute Maurienne

À l'occasion du 13ème plan, Michel BOUVARD a obtenu qu'une enveloppe de 2,29 millions d'euros soit consacrée par l'État à l'amélioration de la sécurité et à l'aménagement qualitatif de la RN 6 en amont de l'échangeur autoroutier du Freney, section dont l'intensité des trafics et l'urgence des travaux avait conduit à un certain délaissement jusqu'à l'achèvement des travaux de l'autoroute de la Maurienne qui a permis, avec le basculement du trafic de la RN 6 vers l'autoroute, de mieux répartir l'effort d'investissement sur toute la RN 6.

À ce titre, les aménagements du Freney, de Fourneaux, de Modane et de Villarodin ont déjà été engagés.

D'autres devraient suivre notamment la traversée de Bramans.

Le bruit

Pour des centaines d'habitants de l'agglomération de Chambéry comme pour de nombreux habitants de Chamousset et de Maurienne, le bruit généré par les infrastructures route ou rail était devenu insupportable.

À l'initiative du député, des travaux de protection phonique ont été financés le long de la voie rapide urbaine de Chambéry, dans les quartiers qui n'avaient pas fait l'objet de traitement lors de l'ouverture de celle-ci en 1982, quartier de Beauvoir à Chambéry, quartier de la Peysse à la limite de Barberaz et de La Ravoire notamment.

Curieusement, alors que les trains de marchandises se sont allongés pour atteindre jusqu'à 700 m de long et que le parc de wagons est ancien et donc bruyant, personne auparavant ne s'était préoccupé d'engager une action pour remédier à ces nuisances pourtant réelles car les voies ferrées passent à plusieurs endroits à proximité des habitations. Après un travail de plusieurs années pour recenser les bruits ferroviaires, sous l'autorité du Sous-préfet de St-Jean-de-Maurienne, des décisions de traitement des nuisances par isolations individuelles des maisons et par réalisation d'écrans phoniques, a été engagé.

Le financement des mesures individuelles est majoritairement assuré par le Ministère de l'Environnement, celui des écrans par RFF et les collectivités territoriales. Pour ces derniers, l'étude de l'implantation des écrans et de leurs caractéristiques est en cours à Aiguebelle, Epierre et Pontamafrey, les travaux étant prévus en 2008. Ces ouvrages représentent des montants prévisibles de 5 à 6 millions d'euros à Aiguebelle, Epierre et 1,9 million d'euros à Pontamafrey.

Le parc de la Vanoise préservé

Il y a encore 5 ans des centaines de camions franchissaient le col du Mont Cenis, certains en infraction d'autres légalement, afin d'éviter le passage du tunnel du Fréjus jugé trop coûteux, le montant des amendes pour les premiers étant inférieur au coût du passage.

Après plusieurs années de démarches, soutenues par l'ensemble des maires et conseillers municipaux de Haute-Maurienne, par René GIRARD alors Conseiller Général, Michel BOUVARD obtenait du gouvernement de Jean Pierre RAFFARIN et du Préfet de la Savoie que soit enfin pris un nouvel arrêté limitant au trafic local ce trafic.

Aujourd'hui, le cœur du premier parc national français a retrouvé sa tranquillité et la traversée des villages, lors de la saison estivale, n'est plus perturbée par des norias de camions.

Les travaux de protections individuelles des habitations exposées à plus de 70 décibels ont débuté. En tout, ceux sont 1 165 222 euros qui sont prévus par l'État pour cette action qui se déroulera jusqu'à 2008. Les communes d'Aiguebelle, Randens, Epierre, Pontamafrey, le Freney et Fourneaux ont déjà fait l'objet d'études permettant de définir les habitations concernées.

À l'initiative du député et en perspective de l'accroissement des navettes ferroviaires qui suivra la mise à un gabarit plus grand du tunnel du mont Cenis, des études ont été engagées pour identifier les habitations exposées au bruit ferroviaire et justifiant de protections dans les communes de St-Jean-de-Maurienne, Villargondran, la Chambre, St Avre, St Etienne et Ste Marie de Cuines. Ces études sont réalisées par le cabinet ACOUPLUS. Une demande a été formulée pour le traitement de la commune de Chamousset.

Malheureusement, les normes de bruit retenues au niveau national pour le bruit ferroviaire, sont moins strictes que pour le bruit routier; mais aussi moins exigeantes que dans d'autres pays comme dans certains landers allemands, raison pour laquelle Michel BOUVARD s'est engagé pour une harmonisation des normes au niveau européen.



En hommage à Pierre Dumas

Le 2 février 2007, autour de Pierre MESSMER, ancien Premier ministre Président de l'Institut et aux côtés de Janine DUMAS son épouse et de sa fille, de nombreuses personnalités se sont rassemblées pour rendre hommage à Pierre DUMAS, à l'occasion de l'anniversaire de sa disparition et saluer son action pour la création du tunnel du Fréjus puis de l'autoroute de la Maurienne.

Pierre DUMAS a aussi été le militant de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin et l'initiateur de la régionalisation des transports ferroviaires au sein de l'exécutif de la Région Rhône-Alpes.

Le buste de l'artiste savoyard Livio BENEDETTI permet à chacun de se souvenir de son action.

Bulletin d'adhésion ou d'abonnement

NOM..... Prénom.....

Adresse.....

Code Postal..... Ville.....

adhère à l'association Savoie d'Aujourd'hui : 35 €

s'abonne à Savoie d'Aujourd'hui - Abonnement simple : 3 €

effectue un don de..... €

Le chèque est à libeller à l'ordre de A.D.F. Savoie d'Aujourd'hui.

Bulletin à retourner à : Savoie d'Aujourd'hui, 16 place de la Sous-Préfecture 73300 ST-JEAN-DE-MAURIENNE