

LIAISON FERROVIAIRE LYON – TURIN
ITINERAIRES D'ACCES AU TUNNEL FRANCO-ITALIEN

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

DEMANDE DE LA COMMISSION D'ENQUETE DU 10 FEVRIER 2012

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 13 MARS 2012

A CHAMBERY



DEROULEMENT DE LA REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION

Cette réunion publique d'information, demandée par le Président de la Commission d'enquête publique, après avis favorable du Préfet de la Savoie, a pu se dérouler grâce à l'appui de la Ville de CHAMBERY.

Ainsi la commission d'enquête a souhaité informer largement le public sur le projet soumis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et recueillir des avis.

La réunion s'est tenue à CHAMBERY, dans la Salle « *Le Manège* », de 20 h 30 à 23 h 30.

La réunion a été ouverte à tous, mais l'exposé a été consacré essentiellement aux communes de la Cluse de CHAMBERY et de la Combe de Savoie. Environ 350 personnes ont assisté à cette réunion.

Intervenants de Réseau Ferré de France (Direction Régionale Rhône Alpes-Auvergne) :

- Philippe GAMOND, responsable grands projets à la direction Rhône-Alpes Auvergne
- Daniel CARABOEUF, Chef de projet,
- Muriel LAGARDE-PAULY, chargée de projet LYON-TURIN,
- Marc RENNESSON, chargée de projet LYON-TURIN,
- Didier LLORENS, chargé de projet LYON-TURIN.

1. Présentation de du déroulement de la réunion publique d'information

Madame MITAULT, Vice-présidente de la Commission d'enquête, rappelle la place de cette réunion dans le cadre de l'enquête publique. Elle précise qu'elle donnera, dans un premier temps, la parole à RFF pour exposer le projet dans son ensemble puis ses aspects locaux. Elle donnera ensuite la parole aux personnes habitant dans l'agglomération, puis aux associations et enfin aux élus locaux.

Elle invite les participants à la courtoisie, afin d'assurer la libre expression des avis, de permettre à RFF de répondre et à la Commission d'enquête de prendre en compte les questions posées.

2. Présentation par RFF du projet Lyon – Turin et focalisation sur les aspects locaux du projet

Monsieur GAMOND présente Réseau Ferré de France (RFF) qui est un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) créé en 1997. RFF est propriétaire des infrastructures ferroviaires et en assure la gestion, l'entretien et le développement.

Monsieur CARABOEUF (RFF) présente le projet décrit dans le dossier d'enquête publique.

Celui-ci s'intègre dans le programme LYON-TURIN ferroviaire, maillon du « *corridor méditerranéen* ».

Le LYON-TURIN est inscrit dans l'Avant-Projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) actuellement en discussion.

Après avoir présenté le contexte ferroviaire régional et mentionné les points de saturation sur la ligne de GRENAY à SAINT-ANDRE-LE-GAZ, sur la ligne AMBERIEU - CULOZ (dite « *ligne historique* ») et sur la ligne de la Maurienne, Monsieur CARABOEUF liste les grands objectifs du projet :

- développer la Grande Vitesse à l'échelle européenne,
- améliorer l'accessibilité des différentes villes de la Région Rhône-Alpes,
- rendre le fret ferroviaire plus performant,
- mettre en œuvre un outil de report modal de la route vers le fer.

Monsieur CARABOEUF rappelle ensuite les étapes du processus d'étude qui a démarré en 1990, et les principales décisions ministérielles qui ont conduit au projet actuel. Puis il passe un film d'une durée de quelques minutes montrant le tracé des lignes. L'opération comprend deux phases :

- la phase 1 : sa réalisation est prévue pour 2020, elle comprend la ligne nouvelle mixte de GRENAY à AVRESSIEUX, et prolongée vers CHAMBERY par le tunnel bi-tube de DULLIN-L'ÉPINE : son coût est évalué à 4,5 milliards d'euros ; les trafics seront de 54 trains voyageurs et 24 trains de fret par jour (deux sens confondus) ;

- la phase 2 : sa mise en service est envisagée pour 2025 (au plus tard pour la mise en service du tunnel international), elle reliera AVRESSIEUX à SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE et comprend les tunnels mono-tube sous la Chartreuse, sous Belledonne et sous le Glandon : son coût est évalué à 3,2 milliards d'euros. En 2025, le report modal escompté est de 340 000 poids lourds par an ; les trafics moyens prévus seront de 70 trains de fret par jour (deux sens confondus).

Madame LAGARDE présente en détail la traversée de la Cluse de CHAMBERY.

Le tracé débute à l'Ouest à la sortie du tunnel de Dullin-L'Epine, dans le Pré Lombard, puis il traverse la Leysse, la Voie Rapide Urbaine et la zone des Landiers. Cette ligne sera mixte (voyageurs et fret).

Une première branche se dirige vers la gare de CHAMBERY et une seconde vers AIX-LES-BAINS.

Le tracé principal rejoint la ligne existante et l'emprunte jusqu'à MONTMELIAN.

En Phase 1, la ligne de la Maurienne est ensuite utilisée.

En Phase 2, le tunnel sous Chartreuse débouche à CHAPAREILLAN, la ligne fret traverse ensuite l'Isère, croise la ligne GRENOBLE-MONTMELIAN à LAISSAUD, puis entre dans le tunnel sous Belledonne.

La ligne voyageurs venant de Chambéry rejoint le tunnel sous Belledonne à LAISSAUD.

Entre CHAMBERY et MONTMELIAN, il n'est pas prévu de travaux (pas de troisième voie).

L'emprise sur les terres agricoles sera de 6,5 ha sur LA MOTTE-SERVOLEX et 1,5 ha sur CHAMBERY.

Sept bâtiments devront être acquis sur la zone des Landiers et un rue Roberty.

Une solution de relocalisation des entreprises sera recherchée.

Les rétablissements des voiries seront étudiés avec les gestionnaires de ces voiries.

La piste cyclable le long de la VRU sera rétablie.

Les mesures de prévention du bruit sont décrites.

Les mesures de protection des milieux naturels sont présentées :

- dispositifs de suivi hydrogéologique des eaux souterraines et des zones karstiques ;
- bassins de récupération des eaux des tunnels et traitement avant rejet dans le milieu naturel ;
- troisième rail anti-déraillement sur les ouvrages de traversée des cours d'eau ;
- transparence hydraulique (ouvrages dimensionnés pour les crues et le passage de la faune) ;
- les zones humides traversées seront compensées.

3. Intervention de Monsieur Roger VILLIBORD, habitant à CHAMBERY

Dans la traversée de Chambéry, les niveaux de bruit vont augmenter en Phase 1.

Monsieur Gamond répond que le trafic des TER va augmenter. Des travaux de protection et de résorption des Points Noirs de Bruit (PNB) seront engagés indépendamment du projet.

4. Intervention de Monsieur Jean-Loup PATRIARCHE, habitant à LA MOTTE-SERVOLEX

Le TGV est une invention remarquable, mais la Phase 1 du projet n'améliorera pas le cadre de vie.

Il sera dangereux de ramener le fret dans CHAMBERY. Il faut faire les deux tubes sous Chartreuse.

5. Intervention de Madame Renée LAURENT, habitant à COGNIN

Dans quel cadre le projet va-t-il se faire : public ou privé ? Comment sera-t-il financé ?

6. Intervention de Monsieur Michel GIRARD, habitant à SAINT-REMY-DE-MAURIENNE

M. GIRARD s'exprime au nom des habitants du hameau de Saint-Sulpice, à SAINT-REMY-DE-MAURIENNE.

Le projet apportera des nuisances sur l'ensemble du canton.

La future ligne de fret aura deux voies d'évitement avant l'entrée du tunnel de Belledonne, coté Est.

Les habitants sont inquiets pour les sources, les vibrations, le bruit, le rétablissement des accès.

Les travaux vont se réaliser 24 heures sur 24. Les quantités de matériaux à déplacer sont importantes.

Les habitants ont toujours souhaité le « tout tunnel », sans sortie à l'air libre à SAINT-REMY.

7. Intervention de Madame Andrée CHEVRON, association « Non Merci », à CHIMILIN

Les riverains vont supporter tous les préjudices (perte de valeur immobilière, nuisances du chantier et de l'exploitation) pour un projet qui ne répond qu'aux ambitions des élus.

La commune de CHIMILIN a fait une contre-proposition et elle demande qu'elle soit examinée.

8. Eléments de réponse apportés par Monsieur Philippe GAMOND (RFF)

Monsieur GAMOND, en réponse aux différentes interventions, apporte les éléments de réponse suivants :

- sur l'intervention de Monsieur PATRIARCHE, le fret est moins dangereux sur rail que sur routes ; l'autoroute ferroviaire avec un départ à GRENAY est prévue en 2014 - 2015 ;
- RFF s'inscrit dans le cadre de la décision ministérielle de 2010, qui place la réalisation du tunnel de Dullin-L'Epine en Phase 1 et celle du tunnel sous Chartreuse, avec un seul tube, en Phase 2 ;
- sur l'intervention de Madame LAURENT, RFF sera propriétaire et gestionnaire des voies, sous l'égide de l'Etat ; le tour de table des financements publics va être engagé ;
- sur l'intervention de Monsieur GIRARD, RFF a bien conscience du travail à faire, en concertation ;
- sur l'intervention de Monsieur CHAUDRON, RFF est conscient des contraintes apportées par le projet et est prêt à étudier une contre-proposition sur CHIMILIN.

9. Intervention de Madame Marylène TARDY , présidente du MODEF Savoie Confédération Syndicale Agricole des Exploitants Familiaux

Madame TARDY rappelle qu'elle a déclaré lors de la réunion publique à BELMONT-TRAMONET que ce projet était une véritable catastrophe économique pour les agriculteurs de l'Avant-Pays Savoyard.

Plusieurs communes seront touchées par les dépôts permanents de matériaux.

Sur VEREL-DE-MONTBEL, ce sont 32 ha qui sont prévus. *« Les paysans n'en veulent pas. Ils veulent vivre de leur travail et conserver leurs terres ... Aucune exploitation agricole ne doit disparaître... Proposition : au lieu de creuser des deux cotés à la fois avec le tunnelier, ne creuser que d'un seul côté et emmener les déblais dans la carrière de LA MOTTE-SERVOLEX, qui a une grande capacité d'accueil des déblais ...*

Nous vous demandons aussi le déplacement du puits de Lourgian ... il est trop près des trois maisons d'habitation .. ce puits risquerait de remettre en cause nos sources. Toute cette colline est classée zone à risques et Natura 2000. D'ailleurs un compte-rendu du BRGM a été fait, il peut vous être fourni ... ;

Ce site est proche de la ZNIEFF « Etang de la Vavre, cours du Tier et du Buisson rond » ...

Pour toutes ces raisons, nous ne voulons pas de puits au Lourgian ... ».

10. Eléments de réponse apportés par Monsieur Philippe GAMOND (RFF)

Les enjeux agricoles sont importants, le Préfet prend des initiatives. Pour les déblais des tunnels, RFF recherchera des sites de carrières à remblayer. Pour le puits de Lourgian, Monsieur GAMOND déclare ne pas savoir, à ce stade des études, s'il pourra être déplacé.

11. Intervention de Monsieur Régis MOULARD au nom du Collectif NO TAV 73

Le transfert des marchandises sur la route est une nécessité.

Le projet ne répond pas aux questions écologiques. Il y a un déficit d'informations.

Nous pensons qu'il faut abandonner ce projet, qui répond à des objectifs d'économie libérale.

Est-il utile d'augmenter les quantités à transporter ? Il faut donc changer de projet.

« Je ne comprends pas que les organisations syndicales prônent ce type d'organisation productiviste.

Des mesures doivent être prises pour faire du report modal, et il faut utiliser les lignes existantes....

Pourquoi la section SAINT-ANDRE-LE-GAZ – CHAMBERY n'est elle pas améliorée ?... ».

Monsieur R. MOULARD conclut son exposé en appelant à une manifestation demain devant la SNCF.

12. Intervention de Monsieur Daniel IBANEZ, habitant à LES MOLLETTES

M. IBANEZ conteste la rentabilité économique du projet LYON-TURIN et son utilité publique, en s'appuyant sur le rapport de la Cour des Comptes sur les Autoroutes Ferroviaires.

Les points essentiels de son argumentation sont :

- *« aucun bilan socio-environnemental n'existe,*
- *les autoroutes ferroviaires ne couvrent pas leurs charges d'exploitation,*
- *elles sont largement subventionnées,...*
- *la réduction de gaz à effet de serre est faible et chère, de l'ordre de 400 € la tonne, ...*
- *il vaut mieux privilégier les voies sur de longues distances et en plaine,*
- *mieux vaut privilégier des infrastructures moins coûteuses et rentabilisables ».*

Il présente ensuite une « projection » sur 100 ans du déficit de la ligne LYON-TURIN.

Il calcule les pertes d'exploitation annuelle par poids lourd utilisant l'Autoroute Ferroviaire.

Il en déduit que le déficit total sur 100 ans sera de 13 milliards d'euros hors taxes et conclut ainsi :
« Les craintes exprimées par la Cour des Comptes, partagées par l'Autorité environnementale et les différents ministres, sont largement fondées. Il n'est pas envisageable que RFF ne fournisse pas les projections économiques de son projet. La réalisation de ce projet aurait pour conséquence d'alourdir le déficit public et de le transmettre aux générations futures ».

Enfin, les 3000 emplois créés sont illusoire, car 2000 emplois seront détruits dans le transport routier.

13. Eléments de réponse apportés par Monsieur Philippe GAMOND (RFF)

En réponse au Collectif NO TAV 73, Monsieur GAMOND rappelle que l'amélioration de la section SAINT-ANDRE-LE-GAZ -CHAMBERY a déjà été étudiée, mais n'a pas été retenue par l'Etat.

En réponse à Monsieur IBANEZ, Monsieur GAMOND précise que l'Etat veut relancer le fret ferroviaire.

On imagine que la situation économique européenne puisse s'améliorer.

Le projet permettra d'organiser un processus optimisé de navettes ferroviaires régulières.

Mais il faudra également des incitations réglementaires.

14. Intervention de Monsieur Emmanuel COUX (NO TAV 73 et EELV)

Il n'y a plus d'augmentation de trafic sur la ligne de la Maurienne. On peut faire du report modal sur cette ligne. Comment ces travaux vont-ils se faire, alors qu'ils n'ont pas commencé en Italie ?

15. Intervention de Monsieur Antoine FATIGA (CGT)

A la CGT, nous sommes pour le projet, qui a un intérêt social et économique.

Le projet ne détruira pas des emplois chez les routiers : il y a de la place pour créer des emplois dans le transport routier. Le véritable intérêt environnemental, c'est de mettre les camions sur les trains.

La décision récente du gouvernement d'autoriser les 44 tonnes ne va pas dans ce sens.

Aujourd'hui, ce que nous proposons, c'est de faire les deux phases 1 et 2 en concomitance.

16. Intervention de Monsieur Michel MARTIN, Ingénieur Conseil

Le projet soumis à l'enquête publique est surdimensionné, il manque de cohérence à deux niveaux :

a) Manque de cohérence externe : car le projet ne tient pas compte de la ligne historique.

Il suffirait de faire, comme les Suisses, une transformation environnementale de la ligne historique.

b) Manque de cohérence interne : vu de Bruxelles, les deux tunnels « feront désordre ».

On sait très bien que le tunnel sous Chartreuse sera renvoyé aux calendes grecques.

Le tunnel de Dullin-L'Epine est excellent pour désenclaver les Pays de Savoie.

Le tunnel sous la Chartreuse se justifie pour éviter le passage du fret dans CHAMBERY.

Mais peut-on obtenir le même résultat autrement ?

La réponse est dans le « Plan B », en captant le fret de la ligne historique et en plaçant sous les Bauges, du côté de SAINT-JEAN-DE-LA-PORTE, le tube prévu sous la Chartreuse.

Concernant les nuisances dans la Maurienne, les autrichiens ont montré l'exemple avec la nouvelle ligne à l'est de INNSBRUCK, sur une longueur de 40 km.

17. Eléments de réponse apportés par Monsieur Philippe GAMOND (RFF)

Monsieur FATIGA a souligné les enjeux et l'objectif est bien d'avoir des phases concomitantes.

En réponse à Monsieur MARTIN, le tracé résulte de décisions ministérielles.

Mais si la Commission d'enquête nous le demande, RFF examinera le « Plan B ».

18. Intervention de Monsieur Olivier CABANEL, au nom de la Coordination Ain Dauphiné Savoie

Une expertise indépendante a été faite à la demande de la Région Rhône-Alpes, en 1997.

Elle proposait de faire en phase 1 le tunnel de base et en Phase 2 le tunnel sous Dullin L'Epine.

Il y a effectivement eu une DUP pour le tunnel de base, mais en Italie, le projet se heurte à l'opposition.

L'utilité publique n'est pas démontrée. Le Grenelle de l'Environnement demande un projet alternatif.

Enfin, on a mesuré 130 dBA à 55 m au passage d'un TGV. Si les seuils sont dépassés, que fera-t'on ?

19. Intervention de Monsieur Alain TAMBURINI, au nom de « Défendre et Servir LA MOTTE »

« Nous sommes pour la modernisation des lignes existantes ».

On annonce 20 millions de tonnes de fret, soit 1 350 000 PL au tunnel du Fréjus, soit 5 100 PL/jour.

On est actuellement à 2 1000 PL/jour. Il manque 3 000 PL.

Que va faire l'Etat actionnaire du tunnel du Fréjus, si le trafic PL est retiré ?

20. Eléments de réponse apportés par Monsieur Philippe GAMOND (RFF)

En réponse à Monsieur CABANEL, il faut que la Phase 2 soit concomitante avec le tunnel de base..
Pour le bruit, le niveau de 130 dBA paraît élevé. RFF est prêt à faire des mesures contradictoires en présence du public. Si le bruit dépasse le niveau prévu, RFF a une obligation de résultat.
En réponse à Monsieur TAMBURINI, le transport ferroviaire est un outil qui demande à être massifié.
Le projet offrira cet outil ferroviaire, et il le fera d'autant mieux qu'il y aura des incitations.

21. Intervention de Madame Monique CHABERT, adjointe au Maire à CHIMILIN

On a des incertitudes sur le développement du fret
Mais pour les habitants, la réalité c'est que le projet va détruire l'Avant-Pays Savoyard.
C'est une zone agricole. Elle va devenir une zone de nuisances.
La Commune de CHIMILIN a pris position contre le projet.

22. Intervention de Monsieur Michel JARGOT , Avant-Pays Savoyard

« J'exprime mon ressenti. Je pensais que ce projet était nécessaire. Mais on a des incertitudes sur le développement du fret. On demande d'énormes sacrifices pour l'Avant-Pays Savoyard. 60 ha de terres agricoles vont disparaître. Il faut un débat social, avec nos élus. »

23. Intervention de Monsieur Noël COMMUNOD , élu régional (EELV)

*« Depuis 20 ans, j'ai soutenu ce projet. Le Groupe EELV auquel j'appartiens a évolué et va donner sa position demain et cette position va vers le refus. L'enquête publique a réveillé les choses. Maintenant le débat est vraiment ouvert, grâce à la Commission d'enquête.... Notre groupe affirme clairement que cette commission n'a pas lieu d'être, puisqu'il n'y a pas d'utilité publique...
Le dossier a des faiblesses incroyables. Le bilan socio-environnemental n'a pas été fourni...
Il n'y a pas d'étude alternative. ... Notre espoir, c'est de diminuer les tonnes de CO² !
Mais on a choisi la voie la plus difficile pour éviter le CO².
D'où nos questions : pourquoi investir dans ce qu'il y a de plus coûteux ? Que peut-on faire avec 20 milliards d'euros ? L'impact cumulé des atteintes à l'environnement, on en voudrait le chiffrage ?...
Nous nous chargerons auprès du Conseil d'Etat de revisiter la question de l'utilité publique !... »*

24. Intervention de Monsieur Henri DUPASSIEUX , adjoint au Maire de CHAMBERY (EELV)

Les élus d'EELV à la Région ont voté l'abstention. Pour sa part, il est plutôt favorable.
Nous sommes dans une société en transition, il y a eu beaucoup de dégâts, qu'il faut réparer.
Le transport ferroviaire, voyageurs et fret, nous garantira quelque chose de viable.
Rappelons-nous l'accident du Mont-Blanc. 1 600 000 PL sur la VRU : c'était insupportable !
Que se passera-t'il si les hauts savoyards ne veulent plus du trafic au tunnel du Mont-Blanc ?
Quand la Cour des Comptes écrit que faire circuler les camions sur les trains, ce sera pas rentable, la Cour évalue t'elle le coût environnemental du trafic de Poids Lourds ?
La crise, c'est une crise de répartition de la richesse.
On va mettre en place une taxe sur les poids lourds, comme en Suisse.
En conclusion, le Lyon-Turin sans une politique d'incitation au report modal, ça ne marchera pas.
Quant à la mixité du tunnel de Dullin L'Epine, la ligne actuelle est mixte. La ligne nouvelle sera mixte et ça fera 24 trains de fret par jour. Sur la ligne existante LYON-CHAMBERY, les retards sont fréquents.
Le taux de respect des horaires est de 70 %, alors qu'il est de 90 % au niveau régional.
Ne pas faire le projet, c'est aussi courir à terme le risque du contournement autoroutier de CHAMBERY.

25. Intervention de Monsieur Michel DANTIN , député européen

La baisse du trafic de fret ferroviaire est une réalité, comme celle du fret poids lourds.
La coordination entre les opérateurs ferroviaires européens est à améliorer. La première décision a été de standardiser les procédures. La taxe sur les poids lourds entrera en application en 2013.
L'Italie achète pour 57 milliards d'euros en France, qui elle achète 52 milliards à l'Italie.
« Je suis bien conscient des impacts que ce projet va générer. J'ai voté la délibération de CHAMBERY Métropole. Pour la Commission d'enquête, il est impératif d'avoir des engagements fermes sur la réalisation des deux phases ... »

26. Intervention de Madame SCHNEIDER, Maire de SAINTE-HELENE-DU-LAC

Le nœud de Laissaud va impacter près de 80 ha de terres agricoles. Il faudrait réduire l'emprise du nœud et travailler par étapes. Des maisons sont exposées au bruit, le camping a été oublié.

27. Intervention de Monsieur Jean-Claude NICOLE , Maire de LES MOLLETES

Il n'y a pas eu de réunion publique dans la Combe de Savoie. Le dossier d'enquête est imprécis. Rien n'est indiqué pour les zones de dépôts des déblais. Où iront-ils ? Il est hors de question que les camions traversent la commune. Nous demandons que la tranchée couverte soit prolongée sur 500 m. Enfin, qui financera les équipements publics, pour l'accueil des personnels des chantiers ?

28. Intervention de Monsieur Xavier DULLIN , Conseiller Régional

« Le projet LYON-TURIN va irriguer une zone de 17 millions d'habitants, avec 1,5 million d'entreprises. Qui se plaindra que l'on soit au cœur de cette région, c'est ce défi que nous avons à relever.

Sur la mixité, j'avoue que, quand je regarde les décisions ministérielles, il est très clair qu'il y a un itinéraire fret sous Chartreuse et un itinéraire voyageurs sous Dullin-L'Epine. Mais l'argument du calendrier ne tient pas. Le calendrier de RFF, c'est 2019 pour le CFAL Nord, 2020 pour le CFAL Sud. Pour la Phase 1 de la ligne, on peut penser que ce sera 2022...

Pour un projet d'une telle ampleur, on ne s'explique pas que l'on fasse la phase 1 avant la phase 2.

Si les financements ne sont pas mobilisés sur une concomitance des deux phases, avec la phase 1 sans le fret, nous risquons de ne jamais voir le LYON-TURIN ... ».

29. Intervention de Madame Bernadette LACLAIS, Maire de CHAMBERY

Madame LACLAIS explique pourquoi le Conseil Municipal de CHAMBERY a approuvé le projet.

Ce que nous avons retenu, c'est un projet global et cohérent.

Le projet assure le report du fret routier sur le rail ; il a une dimension « voyageurs ».

Actuellement, la ligne LYON-CHAMBERY, c'est 43 km de voie unique. C'est 30% de trains en retard, sans compter ceux qui ne partent pas. Le LYON-TURIN c'est la perspective d'avoir une vraie liaison vers Lyon et Paris. C'est la possibilité de développer les TER sur la ligne historique.

Il ne faut pas opposer les circuits courts et les grands projets.

Il ne faut pas rejeter la Phase 1. Elle permet déjà de développer le report modal et d'apporter de la sécurité routière. Il faut se battre pour les deux phases.

30. Intervention de Monsieur Michel BERTHOUD, Maire de LA MOTTE-SERVOLEX

Monsieur BERTHOUD explique pourquoi il dit NON au projet. L'Autorité Environnementale a montré les lacunes du projet, sur le plan environnemental et paysager, avec les deux viaducs sur la VRU.

Seule CHAMBERY. Métropole s'est prononcée pour le projet, et de façon mitigée.

Un courrier a été adressé aux communes, en les incitant à délibérer pour le projet. C'est scandaleux !

31. Intervention de Monsieur Louis BESSON, Conseiller municipal à CHAMBERY

Monsieur BESSON exprime son accord avec ce que les élus ont dit, sauf pour Messieurs COMMUNOD et BERTHOUD. Il souhaite donner un certain nombre d'éléments. Traditionnellement, les élus sont à l'écoute des populations, mais c'est l'intérêt général qui tranche. Devant quel défi sommes-nous placés ?

Il n'y a pas de tunnel de plaine, comme en Suisse et en Autriche. Il faut que l'on ait une infrastructure du même niveau que les pays voisins. Ce n'est pas le LYON-TURIN, c'est à minima BARCELONE-BUDAPEST.

La France et l'Italie ont conclu un accord. L'Annexe n°3 propose une régulation forte. L'Europe va contribuer à 40 % du projet. Pour un euro mis par la France, quatre euros seront apportés par l'Europe et l'Italie. De plus, la France récupérera 78 % des retombées du chantier.

En réponse à l'exposé de Monsieur IBANEZ, l'AFA est une « *expérimentation technique* ».

Enfin, pour les voyageurs, il faut éviter les solutions qui ne sont pas pertinentes. En France, on a abandonné depuis 15 ans l'idée des gares de voyageurs hors des villes, au milieu des terres agricoles et mal desservies par les transports en commun. Ces gares coûtent très cher en exploitation.

Pour le LYON-TURIN, c'est la seule gare possible, c'est CHAMBERY.

32. Clôture de la réunion par Pierre-Yves FAFOURNOUX, Président de la Commission d'enquête

Constatant qu'il est bientôt minuit, Monsieur FAFOURNOUX propose de clore la réunion.

Il ajoute que la Commission d'enquête a entendu les questions posées, qu'elle en tiendra compte dans son rapport et il remercie le public pour son écoute et sa participation à cette réunion.

Fait le 30 mars 2012

Pierre-Yves FAFOURNOUX

Président de la Commission d'enquête

