

Chambéry

Conseil Municipal : les élus de la minorité réagissent à un vote sur le tracé du Lyon-Turin, intervenu jeudi dernier en conseil communautaire

L'opposition décide de ne pas siéger

Coup de théâtre, lundi, lors du conseil municipal. Les sièges de l'opposition de gauche sont restés vides durant toutes les délibérations.

Benoît Cérino (PS) a pris la parole dès l'ouverture de séance pour revenir sur une délibération approuvée en conseil communautaire, le jeudi 14 décembre, à l'issue d'échanges virulents entre opposition et majorité.

L'agglomération de droite s'est alors positionnée sur la liaison ferroviaire Lyon-Turin, préférant donner la priorité à l'itinéraire fret par la réalisation d'un tunnel bi-tubes sous la Chartreuse (24 km), avec une mixité fret/voyageurs. Ce qui reviendrait à écarter la phase 1 au profit de la phase 2 (voir "le projet") et remettrait en cause la déclaration d'utilité publique (DUP) du 25 août 2013.

L'opposition trouve inacceptable de « briser un consensus politique construit depuis des décennies » et de risquer de faire « perdre à la gare de Chambéry le passage des trains France/ Italie ».

« Nous condamnons sans appel la décision prise jeudi »

Tracé du Lyon-Turin, Acte II.

Cette fois-ci, lundi, la minorité a choisi de boycotter l'assemblée municipale. « Nous condamnons sans appel cette décision prise jeudi dernier » a lancé Jean-Benoît Cérino. En prenant place dans le public lors du conseil municipal, les élus de gauche ont voulu marquer leur « totale désapprobation d'un vote intervenu sans aucunement en avoir référé préalablement au conseil municipal ».

Cette bataille entre ceux qui désirent voir se réaliser en priorité le tunnel sous Chartreuse afin d'alléger le trafic poids lourds de la VRU de Chambéry et ceux qui défendent bec et ongles le projet ayant déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, n'intervient pas à n'importe quel moment. Seulement quelques semaines avant les recommandations au Gouvernement soumises par le Conseil d'orientation des infrastructures, qui doivent servir de base à la loi d'orientation sur les mobilités prévues pour le 1^{er} trimestre 2018. Et après l'envoi d'un courrier au président du Conseil d'orientation des infrastructures au ministère de la Transition écologique et solidaire le 30 novembre, signé par B7 parlementaires de la Savoie et de la Haute-Savoie. Les élus de l'opposition, eux, demandent expertise et débat avant de prendre une décision aussi importante.

=====

Xavier Dullin : « Au non de la sécurité »

« Depuis la Déclaration d'utilité publique (DUP), nous avons constaté un certain nombre d'évolutions majeures » a précisé en aparté à la presse Xavier Dullin, conseiller municipal, mais aussi président du conseil communautaire du Grand Chambéry pour justifier le positionnement de l'Agglomération jeudi dernier. Il en a relevé quatre:

- « Un tunnel du Mont-Blanc de moins en moins aux normes », « la pollution dans la vallée de l'Arves » et une « démarche de classement du site du Mont-Blanc au patrimoine mondial de l'Unesco » face à « un deuxième tube routier sous le Fréjus -en 2020 » pourrait entraîner le report du trafic poids lourds du Mont-Blanc vers la VRU de Chambéry. « 540 000 poids lourds par an vont venir se rajouter aux 3 160 000 poids lourds qui passent déjà à la barrière de péage de Chambéry Nord ».
- « Le trafic sur la VRU a fortement redémarré. Il est supérieur à celui de 2007, avant la crise ».

- Il cite également « l'abandon du contournement ouest autoroutier de l'agglomération chambérienne décidé en 2014 par le ministre des Transports qui a entraîné la levée des réserves foncières. »
- Et « l'état des finances publiques qui a poussé le gouvernement actuel à faire une pause sur les accès au tunnel de base. »

Il redoute la traversée du bassin de vie qui recense environ 50 % de la population du département entre Aix-les-Bains et Montmélian. « Il n'en est pas question au nom de la sécurité des personnes et des biens. »

=====

Jean-Benoît Cérino : « Vous tuez Chambéry »

L'opposition n'a pas aimé la forme, confesse Jean-Benoît Cérino (PS) qui a voulu également s'adresser à la presse, en aparté : un débat « tardif » (à 23h30) « dans les odeurs du repas de Noël ». Et une lettre signée par Xavier Dullin et Michel Dantin qui engage la position de l'agglomération sans en avoir débattu préalablement.

« Où sont les experts pour remettre en cause une décision qui a pris des années de construction ? Où il est le débat ? À 23 h ? »

Et inflexible : « On doit respecter la DIJP (déclaration d'utilité publique). Elle dit on part d'Avressieux, on va à Chambéry. Basta. Si on change ça veut dire qu'il faut remonter un dossier, refaire les enquêtes publiques, ré-obtenir la validation des collectivités. On est repartis pour 15 ans. » Avec le tunnel sous Chartreuse, Guy Fajeau (Cap à gauche) craint la réactivation du noyau d'opposants du côté de Chapareillan (38) qui retarderait encore le projet. Il n'est cependant pas contre des évolutions. « Mais prenons le temps du débat et pas comme ça en conseil communautaire. »

Jean-Benoît Cérino a abordé le fond : « Si vous faites Chartreuse, vous tuez Chambéry. Vous faites une gare de seconde zone. » Il ne veut pas rater le train d'« un axe européen structurant ». « On sait pertinemment que les développements économique et touristique passent par des positions stratégiques. Et à propos du coût : « 24 km sous Chartreuse cela coûte cher, plus que 15 km de l'autre côté sous l'Épine. »

=====

LE PROJET

PHASE 1

Réalisation d'une ligne mixte entre Lyon-Saint-Exupéry et Chambéry comprenant :

- un raccordement à la gare de Lyon - St Exupéry et au Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.
- une ligne mixte fret et voyageurs de Grenay (Lyon) à Avressieux.
- un tunnel mixte sous les massifs de Dullin et de l'Épine (15 km).
- un raccordement à la ligne existante au nord de Chambéry.
- des aménagements sur les lignes existantes à Montmélian.

PHASE 2

Réalisation d'un itinéraire fret entre Avressieux et Saint-Jean-de-Maurienne comprenant :

- les tunnels de Chartreuse (24 km), de Belledonne et du Glandon.
- le raccordement à la ligne existante Grenoble-Montmélian.