

A l'attention du conseil municipal de Chamonix

Le 17 janvier 2024

Objet : Projet Lyon-Turin - Utilisation du FDPITMA pour sa juste destination

Le Dauphiné libéré en date du 3 janvier 2024 nous apprend que le conseil municipal de Chamonix a voté une motion appelant l'État à utiliser les recettes du FDPITMA (Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin) pour financer le reste à charge des études des accès français au projet Lyon-Turin. D'une certaine manière, vous appelez ainsi le gouvernement à utiliser les bénéfices de la pollution de la vallée de l'Arve pour un projet qui ne verrait le jour, dans le meilleur des cas, que dans plus de 20 ans.

La vallée de la Maurienne, tout comme celle de Chamonix, subit la pollution et l'impact d'un important trafic de camions en transit et nous comprenons que vous souhaitiez alléger cela dès que possible. En Maurienne, il s'agit d'organiser le report modal le plus rapidement possible, sans attendre l'aboutissement d'un projet pharaonique dont le financement empêche le développement du système ferroviaire de notre région.

Nous partageons le souhait que ce fonds FDPITMA soit utilisé pour le report modal du transport routier vers le ferroviaire comme certaines associations et personnalités le prônent depuis plusieurs années. 20 millions d'euros par an depuis juin 2012 auraient permis de financer 240 millions d'euros pour l'exploitation, l'aménagement, la maintenance préventive et corrective de l'infrastructure existante, de réduire le trafic routier des marchandises et d'améliorer la qualité de l'air depuis de longues années, plutôt que de renflouer les caisses du tunnel routier du Fréjus et de financer l'ouverture d'un deuxième tube routier.

Si nous nous accordons sur le fait que doit cesser le détournement de l'argent public qui finance la pollution de la Maurienne par le bénéfice de la pollution de la vallée de l'Arve et de Chamonix, en revanche nous vous proposons de vous positionner pour l'utilisation de ces fonds publics pour que, suite à l'important éboulement du 27 août dernier à La Praz en Maurienne, la voie ferrée existante soit rouverte en urgence et en toute sécurité entre Saint-Jean de Maurienne et Modane.

Il s'agit d'exploiter cette voie au moins au même niveau qu'en 1998 où il circulait 100 trains de marchandises par jour contre moins de 20 aujourd'hui après un milliard d'euros de travaux de rénovation et d'aménagement.

L'éboulement de La Praz en Maurienne n'est pas un hasard car il était attendu selon la préfecture elle-même. En effet, des purges préventives comme recommandées par le BRGM en 1975 et 1987 auraient permis d'éviter de tels dégâts et les 5 millions d'euros investis en protection en 2018/2019 sont bien peu au regard des 20 millions d'euros annuels qui sont détournés.

En revenant au trafic du début des années 2000 nous pourrions faire circuler sur la ligne existante 900 000 poids lourds réduisant de 60% le trafic routier tant en vallée de l'Arve qu'en Maurienne. Ce trafic, comme l'illustre le graphique ci-dessous, est toujours inférieur aux circulations des années 1993 et suivantes et bien en deçà des prévisions faites pour justifier une deuxième ligne Lyon-Turin.

Concernant le département de la Haute-Savoie, la ligne entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais les Bains - Le Fayet ne doit pas être modernisée avant 2029, alors que l'on nous annonçait une ouverture pour 2025 au début du projet. Nous voulons vous sensibiliser sur le manque d'ambition de l'État, des collectivités et de SNCF Réseau concernant cette modernisation. En effet, la majeure partie des travaux consistera à changer le système de signalisation, mais ce nouveau système ne permettra pas à deux trains de circuler dans le même sens entre deux gares. Cela ne changera donc rien à la situation actuelle. Le projet annonce une augmentation du nombre de trains passants de 38 à 51 par jour. Sans doubler la voie, cela va donc engendrer plus de croisements sur la ligne et donc augmenter le temps de parcours.

Le ratio coût/bénéfice s'annonce très nettement négatif. Quitte à moderniser cette ligne, autant le faire vraiment en créant une double voie sur une grande partie du tracé et en installant un système de signalisation moderne comme cela a été fait dans le tunnel entre Annemasse et Genève pour le Léman Express. Cela doit être la première chose à améliorer si le train veut concurrencer la voiture dans la vallée la plus polluée de France où chaque année de nombreuses personnes meurent à cause de la pollution atmosphérique. Ces propositions relèvent également des missions confiées au FDPITMA.

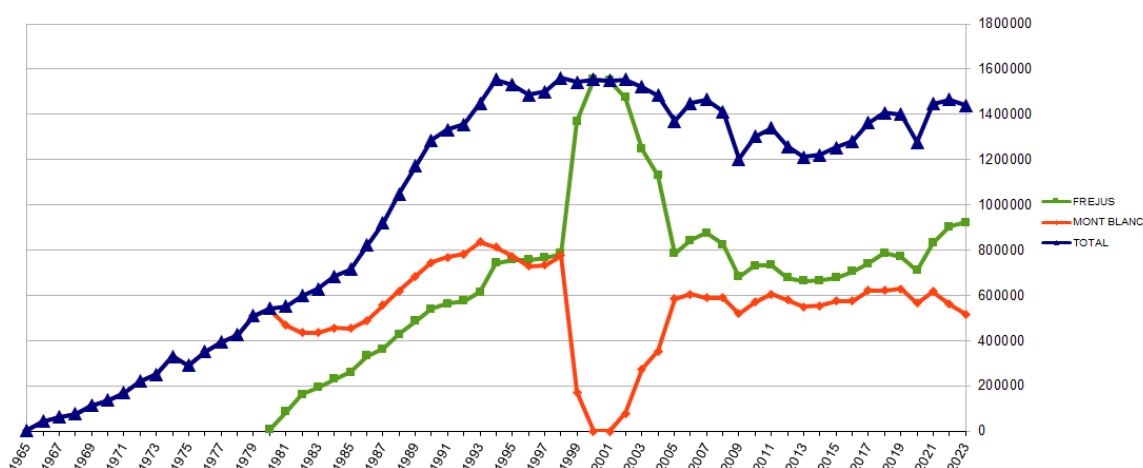
Nous vous sollicitons donc pour que votre conseil municipal ait connaissance de notre positionnement et qu'il ait l'opportunité de soutenir le collectif d'élus pour l'utilisation du réseau existant (C.E.P.U.R.E) qui demande que soit utilisé et amélioré le réseau actuel dans les départements de l'Ain, la Savoie, la Haute-Savoie, l'Isère et le Rhône. Toutes les mesures d'amélioration de l'exploitation de l'infrastructure actuelle proposées sont nécessaires pour la santé publique, l'environnement et le bien vivre dans la région.

Ces mesures éviteraient un gâchis annoncé d'argent public dans un projet inutile et permettraient également la création d'emplois pérennes dans le secteur des transports publics et du BTP. Il serait ainsi possible d'éviter d'encourager une solution qui dans les faits réclame le maintien des poids lourds sur la route et détériore l'environnement pour de nombreuses années encore.

Nous vous prions, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les conseillers municipaux d'agréer nos respectueuses salutations.

La coordination des opposant.es au projet Lyon-Turin

Contact@lyonturin.eu



Données compilées à partir des sites des exploitants des tunnels. <https://www.sitaf.it/> et <https://tunnelmb.net>