

Le Président

**Madame la Présidente
Commission d'Enquête
Liaison Ferroviaire Lyon Turin
Préfecture, DATE BUAT
BP 1801
73018 CHAMBERY CEDEX**

Chambéry, le 27 juin 2006

Madame la Présidente,

La partie internationale du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin, de Saint-Jean-de-Maurienne à la frontière franco-italienne, est actuellement soumise à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette procédure est capitale car de son issue dépendra la possibilité ou non de poursuivre le projet dans sa phase plus opérationnelle. C'est la raison pour laquelle il m'est apparu opportun de saisir cette occasion pour réaffirmer avec force auprès de la Commission d'Enquête tout l'intérêt que porte le monde économique de notre département à la réalisation de cette nouvelle infrastructure ferroviaire visant à la fois le transport des voyageurs et des marchandises. J'insisterai plus particulièrement dans cet avis sur quatre points me paraissant déterminants pour la réussite du projet.

1. La recherche de la performance économique :

Cette nouvelle liaison transalpine nous paraît essentielle à double titre :

- Elle contribue de façon significative à la bonne insertion de la France du sud-est et notamment de la Savoie dans le reste de l'Union Européenne qui depuis 2004, constitue un marché englobant 25 pays.
- Elle représente un maillon clé d'un des axes majeurs pour le transport de fret en Europe, allant de Lisbonne à Budapest.

C'est pourquoi la recherche de la plus haute performance possible de cet ouvrage doit être une priorité en vue :

- De la plus grande attractivité vis-à-vis des flux marchandises comme des flux voyageurs. Il faut permettre la croissance de la demande de transport à travers l'Arc alpin en prenant en compte les échanges ouest/est vers le sud de l'Europe et vers l'Est dans le cadre de l'élargissement de l'Union Européenne.
- De la qualité du service rendu par rapport aux autres passages alpins routiers et ferroviaires (temps de parcours, gabarit, nombre de sillons,...). Il convient d'orienter vers le rail la croissance du transport, notamment pour les marchandises, en améliorant la compétitivité du transport ferroviaire conventionnel et en transférant une partie du trafic poids lourds vers un service nouveau d'autoroute ferroviaire.
- De la meilleure rentabilité commerciale pour intéresser des investisseurs privés.
- De la préservation de l'environnement sensible des vallées alpines conformément aux engagements internationaux souscrits par la France et l'Italie dans le cadre de la Convention Alpine.

Ces exigences doivent être en arrière plan de tout choix relatif aux tracés d'accès et au dimensionnement de la Transalpine. Le projet soumis à enquête publique semble répondre à celles-ci.

2. UN CALENDRIER DE REALISATION PRECIS

L'accord franco-italien de janvier 2001 est devenu traité international en 2002, engageant les Etats à une mise en service de la partie franco-italienne « à la date de saturation des ouvrages existants ».

La modernisation du tunnel ferroviaire de Modane au gabarit B+ d'ici 2008 et l'expérimentation d'une route roulante Modalhor ne doivent en aucun cas laisser penser que l'on peut différer la mise en service du tunnel de base, poumon du projet, pour cause de report de saturation de l'axe.

3. UN CADRE JURIDIQUE ET FINANCIER CLAIREMENT ETABLI

Pour la C.C.I de Savoie, il convient que ce projet structurant concernant toute l'Europe du sud fasse l'objet d'une priorité budgétaire nationale. Ce n'est qu'à partir d'un engagement ferme des Etats sur leurs niveaux d'intervention que d'autres financeurs potentiels pourront s'intéresser au projet, notamment des partenaires privés.

.../...

4. LA PRISE EN COMPTE DES IMPACTS DU TRACE AU PLAN LOCAL

Dans le cadre de la procédure « Grand Chantier » dont va bénéficier ce projet, il importe de rechercher à valoriser au mieux le territoire concerné en réduisant les impacts négatifs et en maximisant les opportunités de développement pendant et après le chantier lui-même.

4.1 L'optimisation des effets du chantier sur l'économie locale

Pour associer le plus possible les entreprises locales à ce projet, un recensement précis du potentiel des forces économiques existantes est à mettre en place afin d'inciter les sociétés attributaires des marchés de travaux à s'appuyer de préférence sur ces ressources pour réaliser nombre de prestations. Dans le même temps un accompagnement spécifique pour aider les entreprises locales à s'adapter à cette demande (ressources humaines, organisation, regroupement, investissements,...) sera aussi à envisager.

4.2 La réduction des impacts négatifs sur les entreprises touchées par le tracé

Il est stipulé dans le chapitre 7 du tome 3 du dossier d'enquête public que plusieurs bâtiments se rapportant à des activités industrielles et commerciales seraient directement touchés par le projet :

- Destruction de 34 bâtiments sur Saint-Jean-de-Maurienne et Villargondran,
- Cessation d'activité sur la zone de chantier des Resses d'en Bas,
- Cessation d'activité sur la zone de chantier de Saint-Félix.

Il est indispensable vis à vis de ces entreprises que toutes les mesures d'indemnisation mais aussi de relocalisation, pour celles d'entre elles qui veulent poursuivre leur activité, soient prises dans les meilleurs délais.

Avant déclaration d'utilité publique du projet, un portage financier est à imaginer pour les établissements concernés qui auraient une opportunité à court terme d'acquisition foncière pour se reloger ou un besoin rapide de procéder à une extension de leurs locaux, extension rendue impossible sur leur terrain actuel (refus du permis de construire car terrain classé en emplacement réservé au P.L.U).

Dans l'espoir que ces remarques sauront retenir votre attention,

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Pierre Hugueniot