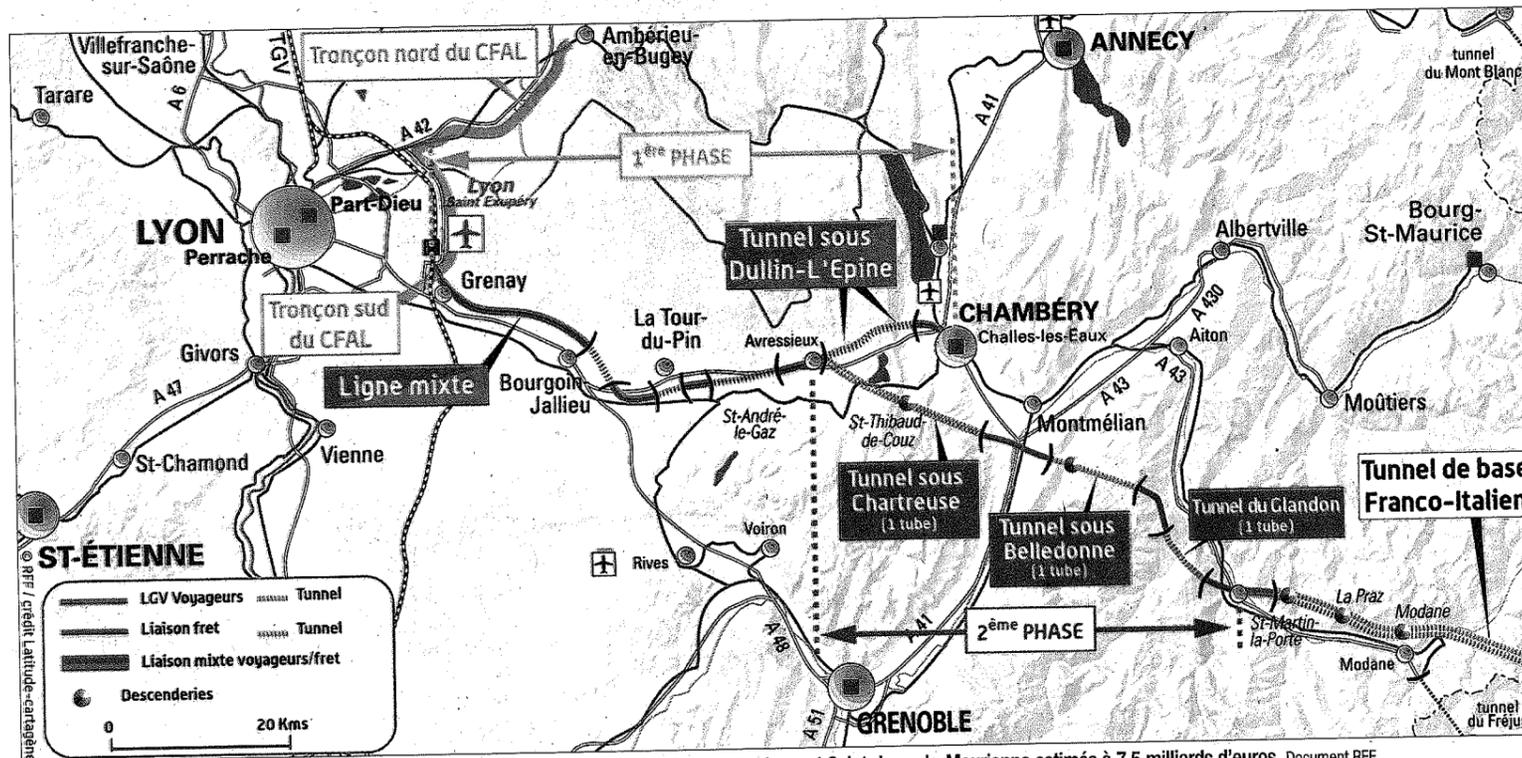


GRENOBLE ET SA RÉGION

TRANSPORT FERROVIAIRE 71 communes concernées par le tracé de la nouvelle ligne et des conclusions connues d'ici fin juin

Le passage du Lyon-Turin fait des inquiets en Isère



L'enquête publique porte sur les 140 kilomètres de la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne estimés à 7,5 milliards d'euros. Document RFF

Prévue du 16 janvier au 5 mars, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet ferroviaire Lyon-Turin a été prolongée jusqu'au 19 mars dans les 71 communes concernées par le tracé de la ligne nouvelle, et les conclusions seront connues d'ici à la fin du mois de juin.

L'enquête publique porte sur les 140 kilomètres de la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Saint-Jean-

de-Maurienne estimés à 7,5 milliards d'euros, soit d'un coût inférieur aux 85 kilomètres (quasi entièrement en tunnel bitube) entre Saint-Jean-de-Maurienne et l'entrée de la plaine de Turin, chiffrés à 8,2 milliards d'euros.

Entre bénéfiques et opposition

Entre l'Isère et la Savoie, le projet comporte deux éléments. D'une part, une

ligne mixte (voyageurs et marchandises) est prévue entre le contournement ferroviaire de Lyon (CFAL) et le nord de Chambéry. D'autre part, une ligne dédiée au fret s'embrancherait sur la ligne mixte au niveau d'Avressieux, pour rejoindre à Saint-Jean-de-Maurienne la section franco-italienne, après avoir emprunté trois tunnels (Chartreuse, Belledonne, Glandon).

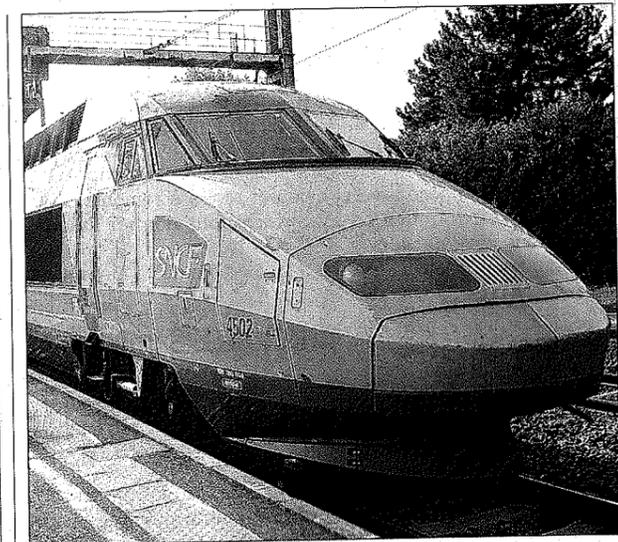
Les prévisions de trafic de

Réseau ferré de France (RFF), maître d'œuvre du projet, tablent sur 50 trains de voyageurs par jour et 24 trains de fret (plus la circulation sur la ligne existante) dès 2020. À terme, la ligne à grande vitesse générerait des bénéfices estimés entre 12 et 14 milliards d'euros sur cinquante ans, selon les défenseurs du projet. Elle permettrait aussi de réduire la durée du trajet entre Lyon et Turin de quatre à deux heures.

En attendant, la mobilisation des opposants peu sensibles à ces arguments continue. La "Coordination contre le projet Lyon-Turin voyageurs et fret", créée début avril à Chimilin, organise un rassemblement, le 9 juin, à Chambéry.

Qualifié de « non-sens économique » par certains, le projet préfigure un « saccage paysager catastrophique » pour d'autres. Déclenchant la grogne sur toute la ligne.

J.-L.C.



Rhône, Isère et Savoie : 71 communes concernées

Du département du Rhône à celui de la Savoie, en passant par l'Isère, le tracé du projet ferroviaire Lyon-Turin traverse 71 communes, qui ont été concernées par l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique close le 19 mars.

La commission d'enquête (composée de treize commissaires enquêteurs) a six mois pour rendre un avis sur l'utilité publique du projet, jusqu'au 19 septembre. Soit l'avis est défavorable, soit il est favorable. Dans ce cas, il peut l'être avec "réserve", c'est-à-dire que

RFF, le maître d'ouvrage, doit la lever.

Le rapport et les conclusions sont à la disposition du public pendant un an, dans les mairies et les préfetures.

En 2013 au plus tôt, l'acte déclarant l'utilité publique du projet sera prononcé par décret en Conseil d'État.

Si la décision est favorable à la réalisation du projet, RFF établira un avant-projet détaillé et engagera la procédure d'enquête publique d'expropriation et l'enquête au titre de la Loi sur l'eau.

ANNIVERSAIRE DE L'APTI : 40 ans d'un modèle singulier, qui a fait ses preuves



Le 17 avril, L'Association de Prévoyance des Travailleurs Indépendants tenait son assemblée générale et fêtait ses 40 ans d'action associative dans le domaine de la santé et de la prévoyance. Moment important dans la vie de l'association, cette soirée a été l'occasion de réunir adhérents et partenaires, afin de faire un point sur les évolutions des années écoulées, en présence de Mr Revil, maire de Voiron, et de nombreuses personnalités.

Suite à l'ouverture de la soirée par Mr le maire, Mr Guyonnet, président de l'APTI, conduisait l'assemblée générale en compagnie de Mr Pierre Ostian en maître de cérémonie. La partie statutaire était conduite par Maître Laurence Gumuschi, les rapports moral et financier étaient présentés par Mme Montoya, secrétaire de l'association, Mr Charpenay, trésorier.

Cette soirée fut aussi l'occasion de rappeler la particularité de cette structure, association loi 1901 à but non lucratif, visant à l'intérêt de ses adhérents, et non tournée vers la recherche de profits.

• 8000 adhérents et une gamme innovante

Fondée en 1972 par des commerçants et artisans soucieux de s'assurer les meilleures garanties possibles en matière de santé et de prévoyance, l'APTI a su évoluer et s'adapter pour réunir aujourd'hui 8000 adhérents. Proposant à l'origine une complémentaire santé et une

garantie prévoyance, l'APTI a par la suite développé son offre pour proposer depuis 1992, année de son rapprochement avec le groupe ALPTIS, une gamme complète et innovante en proposant la prise en charge des médecines douces tel que les naturopathes, et la mise à disposition par téléphone ou mail 24h/24h et 7j/7 d'un médecin grâce au service médecin direct.

• Une relation de confiance et de proximité

Mr Guyonnet tenait par ailleurs à rappeler le souci permanent de l'APTI de mettre l'humain au centre de toutes ses démarches et préoccupations, tant dans l'écoute, que dans le conseil, ou dans la recherche de solutions adaptées aux adhérents. Attachée aux valeurs de solidarité et d'équité qui sont les siennes, et de plus en plus atypiques dans le monde concurrentiel de l'assurance de personne, l'APTI souhaite renforcer les relations de proximité et de confiance qui ont fait sa réussite durant ces quarante dernières années.

Afin de clore cet anniversaire dans la bonne humeur, tous les participants ont pu assister à une représentation, très appréciée, du spectacle « On va tâcher moyen » de Serge Papagalli, et partager un cocktail dinatoire.



APTI • 04 76 05 65 74
21 rue du Mail - BP 4
38501 VOIRON Cedex



Le quartier de la Gare, à Cessieu, doit être rasé, mais ses habitants n'entendent pas s'en aller

Quelques maisons. Le passage à niveau. Une sonnerie. Qui annonce le passage du train. Dans sa maison, à quelques pas de la voie ferrée, Jeanine Roure voit les barrières se baisser. Et le train passer. « Avant, on sortait par là, il y avait une porte, explique-t-elle en désignant une fenêtre de sa cuisine. Je fermais la barrière à la main et une fois le train passé, je la relevais », raconte cette ancienne garde-barrière.

Jeanine habite ici depuis 1958

Dans cette maison, dont elle est locataire, elle a tous ses souvenirs. C'est là qu'ont grandi ses huit enfants. Pourtant, tout cela risque de disparaître. En cause : le Lyon-Turin. Pour permettre son passage, le quartier de la Gare à Cessieu doit être rasé. Sa demeure en fait partie.

En 1958, elle arrive en Isère avec son mari. Ils ont quitté Carpentras, le Vaucluse et leur métier d'ouvrier agricole. Ils ont réussi le concours de la SNCF. « Mon mari tra-



Jeanine Roure, locataire de la maison du garde-barrière, ne veut pas quitter cet endroit : « J'ai mon jardin, mes chiens, mes bêtes. Ça occupe. Je ne veux pas aller aux HLM. » Photo DL

vallait sur les voies, il était poseur. » Elle, elle garde les barrières.

Le temps passe, les bambins grandissent et le couple arrange la maison qui leur a été octroyée par la SNCF comme logement. « On a baissé les plafonds, on a fait une véranda. La SNCF était

d'accord tant qu'on ne leur demandait pas d'argent. Cette maison, j'ai un peu l'impression que c'est la mienne », sourit cette octogénaire.

« Pour les propriétaires, ils vont racheter les maisons, mais pour les locataires, qu'est-ce qu'il va se passer ? »

Aujourd'hui, à l'inquiétude s'est ajoutée l'incertitude. « Au début, on m'a dit que la maison serait rasée. J'ai appelé la SNCF, ils m'ont dit que non. Alors je ne sais pas. J'attends. »

Mais en attendant, elle sait une chose : « Si j'étais obligée de partir, ils me relogeraient en HLM. Je ne veux pas. Il me faut mon petit jardin. Je ne veux pas aller en maison de retraite non plus. Mes enfants me prendront mais je suis bien trop indépendante. »

Jeanine Roure conclut : « Si ma maison n'est pas détruite, j'y resterai, même si je me vois mal rester toute seule là. »

Même si elle est coincée entre la voie ferrée et la voie de fret. Même si tous ses jeunes voisins lui disent que ce n'est pas raisonnable. Qu'elle ne tiendra pas à cause du bruit.

Fermelement, elle le répète. Non, elle ne partira pas. Si le Lyon-Turin épargne la maison du garde-barrière.

Julie BATAILLON-PICCARRETA

« Si on doit partir, ça ne doit rien nous coûter »

Dans la cour d'une maison, qui devrait être détruite, des habitants du quartier de la Gare discutent.

Quand le train passe, soit ils s'arrêtent de parler. Soit ils haussent la voix. « On ne fait plus attention, on est habitué », sourit une jeune femme, qui a grandi ici.

« Le quartier de la Gare, c'est une grande famille », ajoute un quadragénaire qui semble résigné. « S'il faut partir, on partira », dit-il.

Pourtant, aucun propriétaire n'a envie de quitter ce quartier. « J'ai hérité de la maison de

mes parents, détaille Frédéric. Ils se sont tués au travail pour nous laisser quelque chose. C'est une ancienne maison, on a des travaux à faire. » Et ces travaux, avec sa femme, ils s'y attellent. Pourtant, le doute s'installe : « Est-ce que ça vaut le coup d'investir ? On est dans le flou complet. »

Le flou, l'attente, les questions

En plus, ce projet, ils en entendent parler depuis des années. « Depuis 1987, précise Frédéric, mais j'ai compris que ça allait se faire quand Sarkozy

a lancé son Plan de relance, mais on n'avait pas de notion de temps. » Puis en 2009, une première réunion publique est organisée. « J'y ai participé. Sur les plans, ma maison était encore là, se rappelle ce trentenaire. Mais l'enquêteur public m'a dit qu'elle allait sauter. »

Le flou, l'attente, les questions... Autant de choses qui minent ces habitants car « la vie du quartier dépend de ce projet », résumant-ils, quasiment en chœur. Et ce qui les inquiète, ce sont la hauteur des indemnités. « On espère

tous pouvoir acheter une autre maison sans faire de crédit. Il faut qu'ils nous paient au juste prix », continue Frédéric.

Ces anciennes habitations, construites en pisé, sont pour la plupart entourées de terrains. « Ils ne sont pas constructibles, alors, ils vont nous les payer au prix du terrain agricole », s'inquiètent les habitants.

Et de conclure : « On est né ici, on y a grandi, personne ne veut partir, alors, si on doit le faire, ça ne doit rien nous coûter », affirment-ils. Fermelement.

J.B.P.

FRANCE-MONDE