

Le 29 Octobre 2003

386

C. LERMIGE AUX
218 rue C. Monet
73 290 La Motte Servolex

REÇU le
11 AVR. 2006

à Monsieur le Ministre des Transports

Objet : Sécurité routière
choco frontaux à la suite d'autre
en sens interdit sur autoroute
ou voie express.

Monsieur le Ministre

L'année dernière à l'occasion de la semaine consacrée à la sécurité routière je vous avais adressé un courrier, dont je n'ai pas gardé copie, concernant le problème cité en objet. J'ai l'honneur par la présente de renouveler les observations qui étaient contenues dans ce courrier.

J'assurerai d'abord que ces accidents le plus souvent affreusement graves et dramatiques ne sont pas telles exceptions et qu'il se passe pas de mois sans que d'innocentes victimes soient ainsi frappées par une personne dont le véhicule sortit de façon brutale et complètement inattendue face à elles. J'attirais ensuite votre attention sur le fait que dans tous ces cas la personne fautive se trouve être soit sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue ou dans un état de mauvaise aptitude à la conduite automobile pour diverses raisons physiques (grand âge - vision déficiente - maladie...) agravées souvent par de difficiles conditions météorologiques (pluie - verglas - brouillard...). J'indiquais enfin que dans tous ces cas la faute n'avait pu être commise que pour la simple raison que les deux voies de sortie, et d'accès à l'autoroute ou voie express, ne se trouvaient séparées que par une simple ligne blanche.

Continu

Or si un tel dispositif n'aurait bien suffisant pour toute personne en bonne possession de ses moyens, il est bien malheureusement facilement franchissable inconsciemment par la personne ivre ou droguée ou complètement embarrassée par une mauvaise vision et appréciation des lieux.

Mon propos ne vise pas pour autant à préconiser que partout soient réalisés des travaux pour séparer par des barrières ou des murs ces voies de sortie et d'accès aux autoroutes ou voies similaires. Par contre je pense qu'il y aurait lieu d'imposer, dans un délai à fixer, aux collectivités publiques et sociétés autoroutières qui sont concernées de renforcer de façon importante le simple dispositif de bande blanche continue en leur faisant obligation au premier lieu de la faire apparaître par une largeur très nettement plus importante, un second lien d'un rendre le revêtement de chaussée rugueux et sonore, enfin de disposer de loin en loin des plus réfléchissants scellés dans la chaussée susceptibles d'être visibles en cas de neige.

De tels investissements dont le coût seraient certainement sans conséquence notable sur le budget des collectivités et sociétés concernées me paraissent être, pour ma part, la moindre des choses, au regard de toutes les dépenses que dans d'autres domaines on n'hésite pas à engager pour répondre au sacro saint principe de prudence alors même que la vie n'est même pas la cause !

En espérant que la présente aura su attirer efficacement votre attention, je vous prie monsieur le Ministre de croire en l'expression de mon profond respect



C. Lermigeaux
28 rue C. Monat
73290 La-Motte-Servolex

La Motte Servolex le 15 Dec 2004

à Monsieur le Ministre
de l'Équipement, des transports, du logement
et du tourisme

Monsieur le Ministre

Il y a quelques semaines, la commune de la Motte-Servolex, comme les autres communes concernées, a été l'objet d'une certaine agitation en raison de la remise en discussion publique d'un ancien projet de contournement autoroutier à l'ouest de l'agglomération chambérienne. Bien entendu cela a fait l'objet de protestations par les moyens classiques de pétition, de constitution de Comité de défense, de délibérations d'opposition des conseils municipaux, de débat de motions auprès des autorités de l'Etat, de la Région et du Département.

Sur cette affaire et en qualité de propriétaire proche du tracé de l'ouvrage projeté j'ai l'honneur de vous faire part des réflexions suivantes.

1- En ce qui concerne la situation actuelle

Il ya lieu à cet égard d'observer que l'essentiel du problème à résoudre est d'assurer une continuité de service pour la société concessionnaire AREA entre le tronçon d'autoroute A43 côté nord de Chambéry, et ce même ouvrage côté sud actuellement interrompu.

par une voie rapide urbaine gratuite; ce qui
concentrait cette société à gérer deux gares de passage
importantes. Il faut également remarquer que
cette situation amène à faire confluer sur cette
voie rapide urbaine un double flux de transit

d'une part les transports internationaux Europe
du nord / Italie et interrégionaux et touristiques
France du nord, région lyonnaise / Savoie, stations de
Maurienne et de Tarentaise

d'autre part le trafic interurbain entre le nord et
le sud de l'agglomération Aix-les-Bains, Chambéry-Montmélian

On peut s'étonner de cet état de fait mais il faut
se souvenir que pour le transit France-Italie le tunnel
du Mont Blanc a été mis en service dès 1965 et les
premières décisions du tracé autoroutier pour desservir
ce grand ouvrage à partir de la région lyonnaise, ont privilégié
un passage par la traversée au plus étroit de la partie sud
de la chaîne du Jura, au niveau du lac d'Argelesette,
et une liaison à la vallée de l'Arve par Annecy -plutôt
que l'autre solution par Nantua et le sud de Genève, qui
présentaient de plus grandes difficultés techniques et qui
n'a en définitive été réalisée que bien plus tard

C'est ainsi qu'à la sorte est de la double galerie
creusée sous la chaîne jurassienne de l'Epine, le tracé
de l'autoroute s'incurve vers le nord pour passer entre
l'agglomération chambérienne et le lac du Bourget

2- En ce qui concerne les nouvelles conditions créées au cours des dernières décades et leurs conséquences

On peut à ce sujet noter

- 1°) Le creusement et la mise en service du tunnel routier du Fréjus (mi 1980)
- 2°) La réalisation de l'autoroute entre Chambéry et Albertville à l'occasion des JO d'hiver de 1992
- 3°) La réalisation de l'autoroute de Maurienne entre Aiton et le tunnel du Fréjus à Modane, mise en service en 2000
- 4°) Le drame survenu en 1999 de l'incendie dans le tunnel routier du Mont-Blanc qui a entraîné par suite d'interruption du fonctionnement durant 3 années, l'ensemble du transit France-Italie par le tunnel du Fréjus, créant ainsi de nouvelles habitudes qui se sont maintenues après la remise en service du tunnel du Mont-Blanc
- 5°) L'accroissement continu du transport routier poids lourd et de flux ordinaires et touristiques de véhicules automobilisés de toutes natures.

Ainsi tout tend vers un renforcement sans doute inévitable de l'importance du trafic Lyon-Turin par le tunnel routier du Fréjus et il est évident que la discontinuité autoroutière de Chambéry posera de plus en plus de difficultés. Tôt ou tard la question du contournement de l'agglomération sera posée et lequel n'est pas faire preuve de clairvoyance.

3- En ce qui concerne la solution publiquement proposée

Celle-ci ne fait que renouveler sans changement notable un projet ancien qui consiste à prévoir à l'ouest de l'agglomération chambérienne un tracé de contournement à caractère autoroutier entre la gare de plaine existante côté sud (gare de Chignin) et un point de l'autoroute A43 à 1 km environ de la sortie-est des tunnels de l'Épine, le raccordement se faisant par quatre bretelles à une seule chaussée d'entree ou de sortie, en forte courbe, le plus souvent la structure "aérienne" et très proches de deux zones bâties de la commune de La Motte-Servolex - (^{Nant Broyant}
_{la Villette})

On pourra noter déjà, que compte tenu de l'existence de la voie rapide en basse, les deux bretelles prévues pour se relier à la direction d'Annecy Genève sont complètement inutiles. Mais le plus important est d'observer que le flux routier qui devrait être considéré comme prioritaire (LYON-TURIN) entre les deux agences à raccorder est ainsi traité comme un flux secondaire ce qui est évidemment contraire à l'objectif recherché.

Proposition : Compte tenu de tout ce qui précède et dans la mesure où malgré les protestations évoquées au début de la présente, et toutes les réserves qu'on pourront faire quant à l'importance réelle de l'intérêt public que d'un tel contournement à l'ouest de Chambéry, les autorités de l'Etat décidaient grand même chose de mettre en œuvre les procédures d'assentiment des études et enquêtes préalables

la vue de réaliser un tel ouvrage, il y aurait, à mon avis, insuffisamment lieu, d'en reproduire complètement les principales caractéristiques au moins en ce qui est du secteur de La Motte Sevilly.

En effet il faut faire en sorte d'inverser l'importance relative des 2 ouvrages LYON-TURIN et LYON-GENEVE et c'est au second à se accorder, au premier. Les deux croquis comparatifs joints le démontrent parfaitement.

Il faudra en outre à cette occasion reconSIDérer ce problème avec l'ensemble de ceux que posent les conditions de circulation pour tout le bassin Aix les Bains - chambéry - Montmélian dans une perspective à moyen terme aboutissant très probablement à la cessation au compte des collectivités locales du tarif sur l'autoroute A61 entre Chambéry et Aix Nord et ses conséquences surtout les flans locaux d'urbanisme, (échangeurs et nouvelles gares de peage --)

En espérant que toutes ces considérations auront pu retenir votre attention je vous prie Mme le Ministre de croire en l'expression de mon plus profond respect

