CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA SAVOIE

CONSULTATION SUR LE PROJET

DE LIAISON FERROVIAIRE TRANSALPINE

LYON-TURIN

Avis de la CCI de la Savoie

Les enjeux de la liaison.

Les principes fondateurs pour les choix à opérer.

Le choix des options parmi les alternatives proposées dans les études préalables.

22/01/1998

I - LES ENJEUX DE LA LIAISON

Ce projet global (voyageurs + fret) est la seule réponse possible à la croissance des trafics internationaux, au moment où les tunnels alpins routiers connaissent une saturation progressive alors que l'accès au tunnel ferroviaire de Modane interdit toute augmentation sensible de trafic de trains lourds du fait de rampes d'accès trop importantes et de gabarit inadaptable.

◆ Il permettrait également d'établir pour les villes de Chambéry et Aix-les-Bains une articulation majeure :

- avec l'ensemble des villes du sillon alpin (Genève, Annemasse, Annecy, Grenoble, Valence),

- plus généralement avec l'ensemble du réseau des T.E.R dont la Région expérimente depuis le 1/01/97 le transfert de compétences pour l'organisation et le financement.

◆ Il offrirait une desserte plus rapide des stations touristiques alpines.

La dimension internationale du projet a, d'autre part, une incidence sur le développement économique de l'ensemble de la Région Rhône-Alpes. Aussi doit-il faire l'objet d'une mobilisation de tous les acteurs Rhône-Alpins pour qu'il devienne la priorité de l'Union Européenne en matière de grands projets internationaux d'infrastructures.

II - DES PRINCIPES POUR GUIDER LES CHOIX

Les multiples fonctionnalités mises en lumière par les études conduisent à proposer à la consultation de nombreuses variantes. Le degré de pertinence de chacune d'entre elles doit résulter d'une réflexion préalable définissant les objectifs que l'on souhaite assigner à la liaison.

Pour la C.C.I de la Savoie, l'essentiel est que ce projet concoure d'une part à améliorer progressivement la desserte ferroviaire de notre département, tant au niveau du trafic marchandises que voyageurs et, d'autre part, à minimiser les impacts du trafic de transit sur les territoires traversés.

Ainsi, des principes ci-dessous cités, découleront les choix de variante.

❶ **L'amélioration du temps de parcours entre Lyon et Turin ne peut être significative que par la construction de certaines sections en voie nouvelle.**

L'amélioration de la ligne classique Lyon-Chambéry ferait gagner, au mieux, 19 mn pour un coût de l'ordre de 7 milliards de francs, le matériel pendulaire ne contribuant dans ce gain de temps que pour 5 mn.

La norme de construction des voies ferrées en France, plus élevée que dans les autres pays européens, permet en effet aux trains d'atteindre une vitesse en courbe supérieure. Ainsi le gain de vitesse à attendre du système pendulaire est-il plus faible en France qu'à l'étranger (de l'ordre de 10 à 15 %).

Avec l'aménagement d'une voie nouvelle entre Lyon et la Combe de Savoie, le meilleur temps de parcours Lyon-Chambéry, qui est aujourd'hui de 1h 14, peut être réduit, dans le cas de la variante la plus rapide proposée dans le cadre de cette consultation, de 36 mn pour un investissement de l'ordre de 9 milliards de francs.

❷ **Avec ou sans tunnel de base, le projet présente déjà un intérêt pour le trafic voyageurs national et régional.**

Dès la construction d'une voie nouvelle TGV entre la gare de Lyon-Satolas et la Combe de Savoie, Chambéry et les villes du sillon alpin seraient rapprochées de l'ordre de 30 mn de l'agglomération lyonnaise.

Le choix parmi les variantes doit donc être fait en retenant le principe du phasage de la liaison, avec un premier tronçon Lyon-Combe de Savoie permettant d'articuler l'axe principal avec le sillon alpin.

La proposition d'un tel phasage ne sous-entend pas que la décision à prendre au niveau international sur le tunnel de base doive être différée : une décision rapide viendrait assurément conforter la crédibilité du projet de liaison transalpine.

❸ **Le tunnel de base, tronçon indispensable pour une réelle prise en compte de la fonction fret.**

Ecouler des flux croissants de marchandises par fer de part et d'autre des Alpes passe impérativement par la mise en place de trains sur de faibles pentes, utilisant par conséquent une ligne qui emprunterait le projet de tunnel de base de 54 km.

Une décision de percement du tunnel de base doit donc être prise le plus rapidement possible par les Etats français et italien. Sans tunnel de base, la fonction fret du projet disparaît.

❹ **Prévoir la complémentarité entre réseau existant et lignes nouvelles.**

Le choix des variantes de lignes nouvelles et des gares devra être fait :

- en privilégiant celles qui permettront la libération des sillons sur les parties du réseau existant plus saturées au profit d'autres services.

- en privilégiant celles qui valoriseront le plus l'axe du sillon alpin. L'électrification de Montmélian-Grenoble-Valence est indispensable pour l'amélioration de la fonctionnalité de cet axe :
  . effet réseau entre les villes à partir des lignes TER,
  . interconnexion des réseaux pour certains TGV vallée du Rhône/Italie.

III - LES OPTIONS RETENUES PAR LA C.C.I

❶ La liaison grande vitesse Lyon-Turin

L'itinéraire le plus à même de rassembler les meilleures fonctionnalités sur le tronçon Lyon-Combe de Savoie devrait être la **variante Chambéry Nord**.

Celle-ci présente en effet plusieurs avantages :

- elle valoriserait au mieux les liaisons ferroviaires avec le sillon alpin entre Chambéry et Genève, garantissant ainsi le plus grand nombre de voyageurs, donc la meilleure rentabilité.

- elle utiliserait la gare centrale de Chambéry qui peut techniquement être agrandie, assurant ainsi la meilleure interconnexion avec le réseau T.E.R des vallées alpines. Cette solution permettrait de placer la gare T.G.V dans un environnement proche déjà doté d'un bon niveau de services. De plus, des aménagements sont possibles pour créer un accès direct à la gare depuis la voie rapide en évitant le centre-ville. Des possibilités foncières peuvent également assurer le développement du quartier de la gare à moyen et long terme.

- elle est plus économique que l'option du cahier des charges car elle évite le tunnel sous la Chartreuse qui représente un surcoût minimum de 2,3 milliards par rapport à la solution Chambéry Nord, dans l'hypothèse où ce tunnel serait uniquement affecté au trafic passagers.

- elle est plus intéressante que la variante par la ligne classique Lépin-le-Lac/Chambéry, celle-ci majorant le temps global du trajet Lyon-Turin de 17 mn et le temps d'accès à Chambéry de 8 mn.

- elle est la plus rentable financièrement car, bien que coûtant 2,3 milliards de plus que la solution par la voie classique à partir de Lépin le Lac, elle s'amortit plus rapidement du fait d'une meilleure fréquentation.

- elle est très peu pénalisante pour le parcours Lyon-Turin par rapport à la solution du cahier des charges, le temps de parcours n'étant accru que de 7 mn.

- elle est également peu pénalisante pour les liaisons entre Lyon et Grenoble et pour celle entre Grenoble et Turin à la condition :

  1) de réaliser un barreau à hauteur de Saint-André-le-Gaz pour raccorder la ligne actuelle avec la nouvelle ligne à grande vitesse,

  2) de moderniser et d'électrifier la ligne Grenoble-Montmélian.

Notre Compagnie demande donc que les études de cette variante soient portées au même niveau de précision (étude A.P.S) que celles concernant le tracé initial passant sous le massif de la Chartreuse.

❷ La composante fret du projet de liaison ferroviaire transalpine

Le choix d'une variante fret dimensionnée pour une capacité la plus importante possible est d'autant plus nécessaire que c'est la fonction fret et non pas voyageurs qui fournira la plus grande partie de la rentabilité du tunnel de base. La mixité des trafics sur les autres tronçons de l'itinéraire viendrait en effet réduire fortement les débits de la liaison du fait de trains circulant à des vitesses très différentes.

Aussi importe-t-il que la section qu'emprunteraient sur la même voie les trains fret et les trains passagers soit la plus courte possible. Celle-ci doit être réservée au seul tunnel de base.

Parmi les trois variantes proposées, la C.C.I propose de retenir la solution fret rejoignant la ligne à grande vitesse voyageurs au plus près du tunnel de base, point de passage commun obligé. Cette solution fret se décompose comme suit :

- itinéraire existant amélioré par la vallée de l'Albarine d'Ambérieu-en-Bugey à Culoz,
- ligne nouvelle de Culoz à la vallée de la Maurienne par un tunnel sous les Bauges,
- itinéraire existant amélioré par la vallée de la Maurienne jusqu'au tunnel de base.

◆ La vallée de l'Albarine d'Ambérieu à Culoz

L'amélioration de cette ligne nécessite la construction d'une voie supplémentaire pour préserver les capacités de circulation du fret en développement et des trains de voyageurs.
Compte tenu des deux voies existantes sur ce tronçon, la réalisation de la troisième voie et la modernisation des deux existantes pourraient se faire en phasage, réduisant d'autant les coûts et les limitations de trafic pendant les travaux.

Au-delà de Culoz, le fuseau sud, à proximité du versant ouest du massif de la Chambotte, limiterait les nuisances, d'abord en utilisant le tracé existant, puis en supprimant par un tunnel, le trafic de transit longeant le lac du Bourget.

◆ Les tunnels de Chambotte et des Bauges

Il serait souhaitable d'opter pour :

- un raccordement dans l'Albanais avec la ligne actuelle Aix-les-Bains/Annecy,

- le percement d'un tunnel sous les Bauges de 27 km à partir de l'Albanais, avec sortie à Bourgneuf afin d'être le plus au nord possible de l'embranchement ferroviaire Maurienne-Tarentaise, pour ne pas perturber les trafics existants à destination de la Tarentaise.

  Ce tunnel permettrait de ne plus faire transiter le trafic marchandises international dans les zones fortement urbanisées d'Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian. Il apporterait ainsi :

  - moins de nuisances,
  - un dégagement de capacités sur le réseau classique pour organiser des dessertes cadencées en voyageurs, notamment entre Aix-les-Bains et Montmélian,
  - un dégagement de sillons pour renforcer considérablement la desserte sur l'axe du sillon alpin.

La saturation relativement imminente de la ligne entre Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian nécessite de réaliser, en première phase et le plus rapidement possible, la partie Culoz-Bourgneuf, évitant ainsi la construction d'une troisième voie entre Aix-les-Bains, Chambéry et Montmélian.

A noter également que le tunnel des Bauges présente, par rapport aux variantes par Avressieux, une emprise réduite à 6 km de ligne nouvelle à l'air libre contre 45 ou bien 80 km selon les options par le Bas Bugey.

❸ L'axe du sillon alpin Valence-Grenoble-Chambéry-Annecy-Genève

La part du mode ferroviaire par rapport au mode routier dans le sillon alpin est beaucoup plus faible que la moyenne nationale. Il est par conséquent nécessaire de restaurer un certain équilibre entre les différents modes de transport.

Outre l'électrification et la modernisation de la ligne Valence-Grenoble-Montmélian, il convient cependant de privilégier un aménagement réaliste des lignes existantes entre Chambéry et Genève.

L'aménagement en effet d'une ligne totalement nouvelle entre Aix-les-Bains et Genève ne permettrait qu'un gain de temps de 20 minutes pour un investissement de 9,2 milliards de francs. La rentabilité de cet investissement dans ces conditions ne semble pas pouvoir être atteinte.