

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET
D'INDUSTRIE DE LA SAVOIE
SUR L'ITINERAIRE FRET ET LA PARTIE
FRANCO-ITALIENNE DE LA LIAISON
FERROVIAIRE TRANSALPINE**

25 novembre 2003

Si la nouvelle consultation sur la Transalpine Lyon Turin ne porte que sur les itinéraires d'accès pour les marchandises au tunnel de base et la partie commune franco-italienne (tunnel de base et tunnel de Bussoleno), la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Savoie estime que le choix sur ces options de tracé ne peut être dissocié d'une fonctionnalité d'ensemble du projet. Cela implique que parallèlement d'autres décisions soient prises :

- *Les vocations et les objectifs principaux du projet,*
- *le calendrier de réalisation,*
- *le cadre juridique et financier,*
- *l'insertion de l'axe Lyon Turin dans le tissu régional.*

Ce n'est en effet qu'en faisant avancer de front l'ensemble des composantes du projet que celui-ci trouvera toute sa valeur ajoutée et une réelle capacité à concurrencer les autres axes européens en cours de construction.

1. LES VOCATIONS ET LES OBJECTIFS ESSENTIELS DU PROJET :

- **La Transalpine doit être un projet industriel préparant l'insertion de la France du Sud Est dans l'Europe du XXI^{ème} siècle.**

Itinéraire et fonctionnalité du projet doivent être commandés par la recherche de la plus haute performance possible de l'ouvrage global 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.
- 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 devront être en arrière plan de tout choix relatif aux tracés d'accès et au dimensionnement de la Transalpine.

- **Il importe donc de décider en toute première priorité d'aménager le tunnel de base à deux tubes sans phasage.**

Le Gouvernement français doit au plus vite retenir cette option, que partagent d'ailleurs LTF, RFF, la SNCF et leurs partenaires italiens au nom :

- de la sécurité,
- de la fonctionnalité et de la qualité de services,
- d'une rentabilité plus élevée.

- **Simultanément au tunnel de base, il est nécessaire de réaliser à deux tubes le tunnel sous Chartreuse.**

La décision ministérielle du 25 janvier 2001 a acté le principe d'un tunnel dédié uniquement au fret et aux services d'autoroute ferroviaire passant sous le massif de la Chartreuse entre Saint-Béron et le Sillon alpin ainsi que l'engagement des études d'APS le concernant.

Suite à la précédente consultation, la solution consistant à faire passer du trafic voyageurs dans le tunnel de Chartreuse a été repoussée au profit de la solution Chambéry Nord et de son tunnel sous l'Epine. Le passage des voyageurs par le tunnel sous Chartreuse conduirait en effet à une desserte du Sillon alpin très insuffisante :

- ↳ la desserte de la partie centre et Nord du Sillon alpin se trouverait péjorée,
- ↳ la fonction inter-cités de la LGV entre les villes du Sillon alpin, d'une part, Saint-Exupéry et Lyon, d'autre part, ne serait plus assurée dans de bonnes conditions, alors que cette fonction inter-cités justifiait les cofinancements régionaux envisagés le 19 mars 2002.

La C.C.I de la Savoie estime qu'à ce jour, aucun élément nouveau n'amène à reconsidérer cette analyse.

2. LE CALENDRIER DE REALISATION

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 »

Depuis les Présidents de la République ont évoqué 2015. **La date de 2015 doit être respectée.**

La modernisation du tunnel ferroviaire de Modane au gabarit B+ d'ici 2006/2007 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. LE CADRE JURIDIQUE ET FINANCIER

Pour la C.C.I de Savoie, il convient que ce projet structurant concernant toute l'Europe du Sud à long terme, 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.

Elle souligne également que la dimension « voyageurs » du projet a tendance à être sous-estimée dans sa dimension internationale, rendant celui-ci financièrement moins attractif pour des investisseurs privés.

4. L'INSERTION DU LYON TURIN DANS LE TISSU REGIONAL

Outre la nouvelle offre de transport qu'offrira la Transalpine aux entreprises locales, ce projet trouve une autre valeur ajoutée dans sa capacité à augmenter l'attractivité de Rhône Alpes.

Cela doit passer par :

- **Une synergie entre la Transalpine et le contournement ferroviaire de Lyon.**

La réalisation de la Transalpine ne peut être dissociée du contournement ferroviaire de Lyon, lui-même en liaison avec la branche Sud de la LGV Rhin Rhône.

Outre sa fonction d'assurer la fluidité des trafics Nord/Sud au droit de l'agglomération lyonnaise, il améliore la pertinence de la Transalpine en offrant une plus grande attractivité aux flux en provenance du Nord qui représentent les 2/3 du trafic potentiel vers l'Italie.

Il est regrettable que la procédure sur le contournement soit étudiée indépendamment du Lyon Turin et il importe d'accélérer les études préalables.

- **Des mesures conservatoires pour réserver ou affecter des espaces à des plateformes logistiques de dimension internationale.**

Les investissements pour la Transalpine trouveront leur cohérence et leur justification finales dans les équipements d'inter- et de multi-modalité.

L'intermodalité implique que soient rapidement définies et réservées les localisations des chantiers du transport combiné et de ferroutage de la région lyonnaise. Leur combinaison est d'ailleurs probablement souhaitable et même nécessaire économiquement et quatre ou cinq sites doivent être rapidement étudiés à l'Est de Lyon.

Complémentairement, un site doit être retenu à Ambérieu en Bugey ; au contact des flux d'Europe du Nord Ouest.

La multimodalité suppose quand à elle que des plates-formes logistiques puissent être regroupées sur des sites dédiés où les équipements notamment ferroviaires puissent être économiquement développées. S'il n'y a pas toujours urgence à réaliser, il y a urgence à définir et réserver les sites.

Cette démarche, en concertation avec les professionnels du transport et de la logistique est fondamentale pour tirer partie de la Transalpine et faire en sorte que cette nouvelle offre de transport soit compétitive par rapport aux autres modes sans pour autant taxer abusivement la route.

- **L'importance de la LGV Lyon – Chambéry /Nord.**

La présente consultation concernant le fret ne doit pas faire oublier que suite aux décisions du Ministre des Transport en janvier 2001, un protocole d'intentions a été signé le 19 mars 2002 concernant la LGV et le tunnel sous Chartreuse. Il faut maintenant arrêter les modalités de concrétisation de cet accord de co-financement territorial et le mettre en œuvre sans perdre de temps. Ce qui est en cause, avec la LGV, c'est la réalisation d'une alternative ferroviaire pour les voyageurs à la solution

autoroutière actuelle pour les relations inter-cités tant entre Lyon et Grenoble qu'entre Lyon et les autres villes du sillon alpin (Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy...).

La programmation évoquée dans le cadre du protocole d'intentions du 19 mars 2002 prévoyait la mise en service de la LGV et de son tunnel sous l'Epine, d'une part, et du tunnel sous Chartreuse pour le fret, d'autre part, entre 2008 et 2010.

Cette hypothèse, communément admise jusqu'à maintenant, n'est pas remise en cause par le contenu du présent dossier de consultation.

Le tunnel sous l'Epine de la LGV, potentiellement financé dans le cadre du cofinancement régional évoqué ci-dessus, est prévu d'emblée en monotube à deux voies.

- **L'aménagement du sillon Alpin sud.**

Cet axe est un affluent de la Transalpine.

Son électrification doit être accélérée.

- Grenoble – Valence, prévu au contrat de plan connaît des retards.
- Gières – Montmélian, rattaché à la LGV Lyon – Chambéry n'a pas à ce jour de financement.

5. L'ITINERAIRE D'ACCES AU TUNNEL DE BASE DEPUIS AMBERIEU

- **Pour la CCI de la Savoie, le tracé à retenir préférentiellement est l'option Bas Dauphiné :**

- il répond à l'ensemble des fonctionnalités préconisées
- l'option Bauges, désormais limitée en capacité à ses deux extrémités, n'a plus de justification
- l'option Ouest Bugey est moins fonctionnelle, crée une coupure préjudiciable à l'environnement par une ligne nouvelle de 68 Km.
- L'option Bas Dauphiné est la plus à même de desservir la région lyonnaise ; la plate-forme d'Aiton ne pouvant être considérée que comme transitoire.
- Elle permet un phasage intéressant plus facile pour permettre l'étalement de son financement.

Toutes ces souplesses présentent néanmoins des inconvénients réels, ne serait-ce que parce que cette option mobilise la ligne historique d'Ambérieu à Saint-Jean-de-Maurienne pour le trafic fret à hauteur d'au moins 10 MT.

On peut même imaginer que le trafic fret puisse dépasser sensiblement les 10 MT. La capacité fret de la section Aix-les-Bains Montmélian, la plus contrainte, a été estimée à 13 MT.

On comprend donc la nécessité de faire lever certaines réserves et d'obtenir certaines assurances pour admettre cette option.

Cette position peut être résumée en trois points :

- . Le projet ne peut pas être approuvé en l'état sans que RFF ne conçoive et s'engage sur la réalisation d'un projet ambitieux destiné à protéger la Chautagne, le lac du Bourget,

les deux agglomérations principales, la Combe de Savoie et la vallée de la Maurienne contre les risques de pollutions accidentelles et les nuisances sonores dues au trafic fret, s'il se confirme que ce dernier doit être maintenu durablement, voire pérennisé, sur la ligne historique.

- . Les risques très graves de catastrophe écologique qui résultent du transport des matières dangereuses sur la ligne historique le long du lac du Bourget doivent être totalement écartés, soit par le cuvelage étanche de la plateforme et par des dispositifs empêchant le basculement des wagons en cas de déraillement, soit par le détournement intégral du trafic correspondant sur la ligne nouvelle dédiée au fret.
- . L'enchaînement des différentes phases doit être étudié de près pour, tout à la fois, mettre en application la "priorité fret" sur laquelle tous les partenaires s'accordent, et ne pas risquer pour autant de voir la LGV repoussée.

- **Pour la CCI, cette option doit être prolongée par une sortie du tunnel dans le sillon alpin tenant compte de la concertation réalisée entre les acteurs locaux et RFF.**

A l'issue d'une démarche de conciliation entreprise par les députés des deux circonscriptions de Savoie et d'Isère, une solution dite "Chapareillan Sud intermédiaire adaptée" a été étudiée et semble recueillir l'assentiment des communes concernées. Elle ne figure pas au présent dossier de consultation.

Si RFF marque sa préférence pour la solution Nord, moins onéreuse que les trois autres qui sont d'un coût équivalent, la variante "Chapareillan Sud intermédiaire adaptée" a néanmoins le grand mérite d'être le fruit d'une concertation poussée.

En tout état de cause, la variante retenue devra répondre au souci d'économie de l'espace et laisser toutes les marges de développement à ce vaste territoire stratégique situé entre Montmélian et Pontcharra.

- **Concernant la section du tunnel sous Belledonne**, deux secteurs particulièrement délicats par les contraintes existantes sont concernés par le projet :
 - le site de La Chambre, St Etienne de Cuines, Ste Marie de Cuines
 - l'agglomération de St Jean de Maurienne.

Compte tenu de la sensibilité de ces sites, il convient que l'Etat puisse arrêter au plus vite un choix de tracé afin qu'un travail approfondi puisse être engagé en lien très étroit avec les forces vives locales concernées sur le traitement des impacts, y compris en phase de chantier.

Ce choix devra être guidé par une volonté d'économiser l'espace et de permettre un traitement drastique des impacts, en particulier en matière de bruit et sur le plan paysager. Le tunnel sous Belledonne devra être réalisé à deux tubes dès l'origine et sa réalisation coordonnée avec celle du tunnel de base.

Sur la ligne existante, les aménagements de capacité devront être strictement limités et un programme ambitieux de réduction de nuisances sonores devra être entrepris.